

Eduardo Arcila Farías



# Reformas económicas del siglo XVIII

en

Nueva  
España



I. Ideas económicas, comercio y  
régimen de comercio libre

SEPTENTENTIS

Reformas económicas

del siglo xviii

en Nueva España



EDUARDO ARCILA FARIÁS

Reformas económicas  
del siglo XVIII  
en Nueva España

I. Ideas económicas, comercio  
y régimen de comercio libre

**SEPTUAGINTAS 117**

Secretaría de Educación Pública

*Secretario*

Victor Bravo Ahuja

*Subsecretaría de Cultura Popular  
y Educación Extraescolar*

Gonzalo Aguirre Beltrán

*Dirección General de Educación  
Audiovisual y Divulgación*

María del Carmen Millán

*Subdirección de Divulgación*

Roberto Suárez Argüello



Primera edición: *El siglo ilustrado en América. Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*. Ed. del Ministerio de Educación. Caracas, 1955.

Primera edición en SEP/SETENTAS: 1974

© Secretaría de Educación Pública.

SEP/SETENTAS, Sur 124, N° 3006; México 13, D. F.

Impreso y hecho en México | *Printed and made in Mexico.*

## PRÓLOGO

SOBRE el siglo XVIII se han escrito muchos libros y probablemente nos esperan muchos más. Pocos momentos en la historia de la humanidad han movido tanto el interés de los tratadistas, que miran en ese periodo el origen del pensamiento moderno y de los grandes cambios que se han producido en los dos últimos siglos, no por las novedades que aportó la Ilustración como por lo que Cassirer llama "la forma totalmente nueva y singular del pensar filosófico", resultante de un diferente empleo de todos los elementos heredados directamente del siglo XVII. Pero lo más importante, quizá, fue la apertura de horizontes en un estallido cuyos resplandores llegan hasta nuestros días. Han transcurrido ya más de doscientos años desde la publicación de los escritos capitales de los enciclopedistas y del surgimiento del republicanismo, y las vibraciones de aquellos años continúan sintiéndose con intensidad, y quizá solamente ahora comienzan a apagarse a consecuencia de las nuevas actitudes del mundo ante los antiguos valores, no obstante que en lo fundamental no ha sido capaz de sustituir los sistemas de ideas recibidos de los grandes pensadores y reformadores.

El interés por la Ilustración se ha centrado principalmente en lo político, pues de su posición escéptica y rebelde parte ese movimiento que finalmente le abre las puertas al pueblo, primero como multitud y posteriormente como avanzada del proletariado organizado; comienza el otoño

de la monarquía y el florecer del capitalismo. Su mejor fruto es el liberalismo que a su vez genera formas mucho más atrevidas, algunas de las cuales se quedaron en el camino de su desarrollo y se atrofiaron tempranamente. Sin embargo, en el campo de lo económico, no obstante haber sido a nuestro juicio donde adquiere mayor importancia y donde logra originalidad que en otro terreno se le pudiera negar, su influencia es menos conocida y poco se le ha estudiado. Ordinariamente se olvida que en su seno nació el industrialismo, y aunque a este fenómeno se le conoce mejor, no se le menciona en relación con el movimiento ilustrado que para muchos parece confinado al área del derecho (Montesquieu y el Código napoleónico), la religión y la historia (Voltaire, Diderot, Holbach), el Estado y la sociedad (Rousseau, Hobbes, Condorcet). En cuanto se refiere a las doctrinas económicas, solamente a la fisiocracia se la relaciona con la Ilustración, pero se excluyen todas las corrientes de librecambismo, que se manifiesta desde los primeros escritos de los neomercantilistas contra el reglamentismo, movimiento que comienza a madurar en el comercio libre hasta concluir en el liberalismo económico tal como se nos presenta en Adam Smith.

Por otra parte, es notorio el silencio que se mantiene en torno a la relación entre el pensamiento ilustrado en general y ese lento proceso de reformas económicas y hacendísticas que, por lo que corresponde a nuestro mundo americano, se inician muy temprano. Ellas forman parte de la Ilustración en su aspecto más positivo que al final habrían de resultar las de mayores consecuencias políticas porque la constitución de las entidades geoeconómicas y su ulterior emancipación de sus metrópolis (Inglaterra, España, Francia, Portugal), fue un producto de la evolución

del comercio y de las economías regionales del siglo xviii. Si en 1946 afirmamos que *el descubrimiento de América fue la primera gran hazaña del capitalismo* en aquellos momentos de su albor,<sup>1</sup> podríamos también afirmar, parodiándonos a nosotros mismos, que *la independencia de América fue el mejor fruto de la Ilustración*. Tanto la del norte como la del resto del continente.

En este trabajo hemos agrupado las reformas introducidas por el gobierno español que, en el campo de lo económico, se refieren o afectan de una manera u otra al antiguo virreinato de Nueva España. El cuadro quedó más o menos completo, pero no por modestia sino por prudencia, lo presentamos sólo como una “contribución” y no como un estudio acabado, es decir, exhaustivo, lo que habría sido una temeridad y una pretensión, por ambiciosa, falsa.

Los centros de trabajo para su elaboración fueron los archivos mexicanos y casi toda su estructura se apoya en una masa documental extraída de esas fuentes. No por eso pretende ser original en cuanto se refiere a la presentación de hechos extraordinarios desconocidos o de documentos citados por primera vez, ya que no se trataba de hacer descubrimientos de fuentes. Es cierto que la mayoría de esos documentos utilizados en estas páginas se conserva inédita; pero muchos de ellos han sido manejados por otros investigadores aunque con distintos objetivos. La novedad de este trabajo, si es que se le reconoce alguna, es la de haber presentado un conjunto de hechos reunidos de tal

<sup>1</sup> *Economía colonial de Venezuela*, México, 1946. Tesis recibida con escándalo por muchos autores, pero que aparece después como materia aceptada en otros. Véase Volodia Teitelboim: *El amanecer del capitalismo y la conquista de América*. Buenos Aires, 1963.



manera que sirvan para dar una visión clara del asunto que nos propusimos abordar.

Lo que fue estudiado por otros autores o que hubiese sido objeto de un tratamiento especial dentro de trabajos de mayor amplitud, fue eliminado y en algunos casos nos limitamos a remitir al lector al libro donde podrá encontrar explicado con mayor extensión lo que aquí sólo habría aparecido resumidamente. Por eso se apreciará que la bibliografía citada es muy corta, y la componen obras que en sí constituyen fuentes como las de aquellos hombres que escribieron sobre temas de su tiempo, como testigos de un proceso histórico o como estudiosos de una historia que era para ellos muy reciente y sobre la cual dispusieron de elementos de juicio que el tiempo disipó o alteró la apariencia. La cita de autores contemporáneos está sujeta a lo indispensable, como un hilo para unir los datos recogidos y darles relación entre sí, o para llenar el vacío que la investigación propia no pudo resolver.

Este libro se originó en un seminario que dirigió en 1947, en El Colegio de México, el profesor José Miranda, a quien de esta manera quiero rendir homenaje a su memoria. El Ministerio de Educación de Venezuela hizo una primera edición que virtualmente se quedó en casa, pues se agotó en el mercado local y muy pocos ejemplares pasaron más allá de la frontera venezolana. Por eso no se le conoce en México, país de todo mi afecto al que hago entrega de este pobre tributo de mi esfuerzo. Quizá se lo brindo algo tarde, cuando debió llegarle más tempranamente, pero el hecho de que el profesor Enrique Florescano haya puesto tanto empeño en esta segunda edición en suelo mexicano, significa que tiene justificación y que de alguna utilidad habrá de ser a quienes estudian el pasado de esta nación.

EDUARDO ARCILA FARIÁS

## I. LAS IDEAS ECONÓMICAS

LOS GRANDES economistas franceses de finales del siglo xvii y, particularmente, los del Siglo de las Luces, el xviii, encontraron en España entusiastas continuadores. La dinastía de los Borbones inicia para España no sólo una nueva casa gobernante, sino una nueva política acompañada de un cambio de las costumbres en la vida social. Con Felipe V llega a la península el pensamiento económico francés, que se encontraba en ese momento en un período de florecimiento. Y si la llamada *Económica* contó allí hasta entonces con muy reducido número de cultivadores de algún renombre, a partir de la entronización del nieto de Luis XIV tendrá muy insignes representantes, que no se conformarán con repetir los textos de los autores franceses, como discípulos dóciles y sin inventiva, sino que enriquecerán la crematística en aquellos sus albores.

De esta manera, las doctrinas de Colbert encuentran partidarios como Uztáriz, cuya *Teórica y práctica del comercio y marina* (1724), sirvió de guía a los funcionarios de la Real Hacienda en América, Ulloa, Ward y otros. Más tarde, muchas de las ideas fisiocráticas son incorporadas al pensamiento español por Ramírez, Jovellanos, Alonso Ortiz, etc., entre los más destacados, porque fueron innumerables los autores y más numerosos todavía los altos funcionarios públicos que acogieron con calor, aunque parcialmente, la nueva doctrina económica producto de la Ilustración francesa. La mayoría de esos escritores y políti-

cos reciben más tarde una poderosa influencia librecambista cuando Adam Smith publica su famoso tratado (que Alonso Ortiz se apresura a traducir, añadiéndole numerosas y prolifas notas relativas a la economía española);<sup>1</sup> pero sin abandonar su clásico patrón mercantilista que evoluciona y afina su sentido de utilidad pública y de protección a las clases económicamente débiles.

### *El pensamiento económico de Campillo*

El más eminente de los economistas españoles de la primera mitad del siglo XVIII es don José del Campillo y Cosío, a quien Colmeiro coloca entre los típicos escritores colbertistas de la España ilustrada, juicio que no parece muy exacto, pues si bien hay en Campillo residuos mercantilistas que están en la medula de su conocido tratado, irrumpe en el pensamiento económico español con principios liberales, los cuales ejercieron tanta influencia dentro del medio oficial español, y aun dentro de la opinión pública, que llegaron a transformar en gran parte el sistema administrativo y la política indiana en general; también contribuyó a introducir nuevas ideas que continuaban vigentes aún hacia fines del siglo. Campillo está mucho más adentro del terreno de los fisiócratas que del de los mercantilistas colbertianos.

Campillo, primero, y luego don Gaspar de Jovellanos, son los dos pensadores españoles del siglo XVIII que más influyen en el pensamiento económico de Hispanoamérica, entre otras razones, porque ellos encararon resueltamente

<sup>1</sup> Smith, Adam: *Investigación de la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones*. Tr. del licenciado José Alonso Ortiz. Valladolid, 1794. (2a. Ed. Barcelona, 1933) 2 v.

el problema de las relaciones entre las colonias y su metrópoli y los problemas esenciales y peculiares de aquéllas en el orden político y social; y no se contentaron con discutir teorías, sino que propusieron soluciones prácticas para cada situación.

Campillo reaccionó contra el viejo sistema mercantil que regló las relaciones de España con el Nuevo Mundo, e hizo caer sobre ese sistema toda la responsabilidad del estado de decadencia en que, según su opinión, se hallaban tanto la metrópoli como sus dominios en América: “No fue lo que menos contribuyó —dice— al lamentable daño de España, la errada máxima del ministerio en el siglo pasado, en no mirar el comercio sino en el concepto mercantil, ni tomar más luces para su dirección que de los comerciantes de Europa y América, sin considerar que el comercio político es el nervio principal del Estado, y la sangre que da vigor y aumento a todo el cuerpo de la monarquía. Que se tome dictamen del comerciante en el manejo práctico del comercio, y en el ramo que entiende, está muy bien, como sea con cautela y en la inteligencia de que el comerciante jamás mira en el comercio la pérdida o ganancia de quien le ejerce; pero arreglar él toda una nación de modo que redunde su influjo en el beneficio universal de todas las clases del reino; que fomente la agricultura y las artes, y que adelante los intereses de todos los individuos, desde el rey hasta el último jornalero; ésta no es obra de un gremio mercantil, de ideas interesadas y limitadas, sino de grandes hombres de Estado y de la más profunda política.”<sup>2</sup>

<sup>2</sup> José del Campillo y Cosío, *Nuevo sistema de gobierno económico para América*. Madrid, 1789. Parte primera, pp. 17-18.

Debe observarse la falsa idea de Campillo, formada bajo la

Esta reacción no se limita sólo a condenar el ya des- acreditado mercantilismo, sino que se extiende a todo el sistema de colonización, oponiéndole un concepto que conserva su fuerza crecida en nuestros días: el de que más importa el comercio exclusivo que la dominación por las armas de un territorio. Con gran sentido práctico y con visión de profeta del moderno imperialismo económico, Campillo afirmaba: “No se hacían cargo nuestros españoles guerreros que el comercio de un país, teniéndole privativo, vale mucho más que su posesión y dominio, porque se saca el fruto y no se gasta en su defensa y gobierno.” Sinceridad que rivaliza con la de Maquiavelo y que podría figurar como máxima de algún tratado angloamericano de política colonial. “Si cuando el rey cedió los Estados de Italia y Países Bajos fuera dable que se hubiera conservado en ellos su comercio privativo, le valdrían muchos millones que nunca le valieron siendo suyos. Esta misma ventaja la hubiéramos podido tener en el interior de América; pues sólo nosotros teníamos entrada en aquellas inmensidades de países. Nadie surcaba el seno mexicano sin patente nuestra.” y concluye quejumbroso: “¡Oh, qué reverso es hoy el de esta medalla!”<sup>3</sup>

Problemas de tanta importancia como eran el contrabando y los perniciosos efectos de la afluencia de los tesoros americanos en la economía española, fueron cuidadosamente estudiados por este autor. Los excesivos impuestos

influencia de la situación española que él contemplaba, de que la América sufría la misma decadencia de la metrópoli. Esa influencia afectó también a otros escritores y funcionarios sin experiencia americana. Revillagigedo, p. ej., habla de dos siglos y medio de decadencia en Nueva España cuando la realidad era otra, pues, inversamente al fenómeno peninsular, la América española alcanzó su mayor desarrollo después de mediados del siglo XVIII.

<sup>3</sup> *Ibidem*, pp. 16-17.

que gravaban las mercaderías traídas por las naves españolas, eran para él la causa del intenso desarrollo del comercio extranjero, pues colocaban los productos nacionales en condiciones muy desventajosas. El remedio no podía ser otro que el de reducir los impuestos de manera que esos productos pudiesen competir con los de contrabando, atacando al mal en su raíz. Dudaba de que otra medida pudiera ser eficaz, pues “aunque gastase el rey en el resguardo todo cuanto le producen las Indias, jamás se lograría excluir los géneros extranjeros, si no se dispone que los de España se den poco más o menos al mismo precio”.<sup>4</sup>

Al referirse a la segunda cuestión (la de los tesoros americanos) con profunda tristeza admitía que “tras las conquistas entró la codicia de las minas, las que por una temporada dieron grandes utilidades a España, mientras eran suyos los géneros con que rescataban el oro y la plata, pero en lo sucesivo, cuando debiéramos haber proporcionado nuestra conducta a las circunstancias y aplicarnos al cultivo y ocupaciones que emplean últimamente a los hombres, hemos continuado sacando infinito tesoro que pasó y enriqueció a otras naciones; y el verdadero tesoro del Estado, que son los hombres, con esta cruel tarea se nos ha ido extinguiendo”.<sup>5</sup> Aun en nuestros días, este sencillo y noble concepto expresado por el ilustre Campillo conserva toda su validez como principio fundamental de buen gobierno. Y si bien correspondió a Smith el estudio profundo y rigurosamente científico del fenómeno, que parecía inexplicable, de la miseria y ruina de la industria española a consecuencia de las inmensas riquezas metálicas que el Perú

<sup>4</sup> *Ibidem*, pp. 12-14.

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 17. Es notable en este párrafo la influencia de las ideas fisiocráticas.

y Nueva España derramaron sobre la metrópoli, no cabe duda de que Campillo comprendió las causas con tanta claridad como el economista inglés, varias décadas antes que éste.

Asimismo se pronunció contra el sistema de flotas, pues sostenía, con sobrada razón, que si éstas se justificaban en tiempos de guerra, en los de paz no servían sino para hacer del comercio un verdadero estanco, a la vez que favorecían a los contrabandistas extranjeros, los que generalmente se anticipaban a las flotas en el abastecimiento de los mercados americanos.

Propuso también una nueva política para el tratamiento de los indígenas, al pedir que se les diesen tierras en propiedad para que las trabajasen, o en arrendamiento, con la seguridad de que disfrutarían de todo su producto, pues era esto, a su juicio, de mucha justicia y de buena política y gobierno. No se detuvo en esta sola demanda, sino que pidió además que se estableciese una rigurosa igualdad social entre indios y españoles de clase correspondiente (nobles o plebeyos), igualdad que se fundaría en el uso del traje español, gracias al cual tendrían los primeros los mismos derechos de entrada "en las casas de los gobernantes, intendentes y demás ministros, y el mismo lugar en la Iglesia y en todo empleo honorífico a que su mérito le haga acreedor; y en una palabra, se le dará en todo y por todo el mismo trato que a los españoles de la misma esfera; y esto se entiende en uno y otro sexo, porque las mismas honras y entradas que tengan los españoles, estas mismas han de tener y disfrutar las mujeres, hijas y demás familias de los indios que vistan el traje español".<sup>6</sup> Hacia finales del siglo, veremos a un alto funcionario de la Real Hacienda

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 127.

de México proponer que se obligase de alguna manera a los indios a usar el traje español con el objeto de aumentar el consumo de géneros nacionales y fomentar así la industria de hilados; pero sin llegar a la idea, que debió parecer una peligrosa liberalidad de Campillo, de igualar a los indígenas con los peninsulares atendiendo a su apariencia exterior.

Nos hemos detenido en esta noble figura del XVIII español porque es la del autor que acaso influye más en la formación del pensamiento económico en América, tanto por su calidad de escritor, como por la de ministro de Felipe V pues, en función de tal, puso en ejecución muchas de sus ideas de reformador y, así, los conceptos básicos de su doctrina figuran en reglamentos de gobierno y en otros numerosos documentos. Su concepción de un "nuevo sistema de gobierno" para las Indias prevalece en realidad sobre todas las demás ideas de su siglo, aun aquellas de esas ideas que pudieran considerarse como atrasadas para su época en relación con las de otros países de Europa. Por ejemplo, Campillo era de opinión adversa al fomento de la industria en América, en donde "de ningún modo se debiera permitir", lamentándose de que hubiese sido lo único que tomara cuerpo "en gran perjuicio de España, habiendo ya gran cantidad de telares en ambos reinos, que surten no sólo a los indios pobres, sino a los españoles de medianas conveniencias".<sup>7</sup> En 1793, el virrey conde de Revillagigedo, en un notable informe muy poco conocido y de muy avanzados principios, sostenía, a pesar del contenido progresista del documento, el mismo criterio de Campillo sobre la industria en las colonias, aunque reconocía que era conveniente para los intereses del reino el que se permitiese la manufactura de algodón, que no hacía com-

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 9.



petencia alguna a la industria española, ni había posibilidad de que se extendiese a la metrópoli. Decía Revillagigedo: "Las fábricas ni pueden subsistir ni conviene en buena política el que las haya, ni aun de aquellos géneros que no se fabrican o traen de España, porque son equivalentes suyos y privan su consumo".<sup>8</sup>

### *Las doctrinas económicas en Nueva España*

Es oportuno pasar revista aquí, aunque brevemente y sin pretensiones de ahondar en la materia, a las ideas económicas que circularon en la Nueva España y que positivamente influyeron en su vida. De un examen ligero de esas ideas, puede deducirse como elemento característico de ellas uno que lo es también de la propia Ilustración francesa: la importancia atribuida a numerosos factores que hasta entonces se consideraban como fuera de los intereses del Estado, es decir, fuera de las estrechas conveniencias de la Corona.

En los más elevados personeros de la administración española del último tercio del XVIII en América, se advierte un concepto muy bien formado de *economía nacional*, que no se confunde ya con el de la Hacienda Real, y en el cual está presente la atención por el bienestar de los grandes grupos sociales y del individuo. El factor *pueblo* entra a formar parte del cuadro de preocupaciones de los hombres de gobierno y de todos aquellos que de alguna manera influyen en la vida económica del reino. Los ejemplos que

<sup>8</sup> Conde de Revillagigedo, Informe sobre el comercio de Nueva España de agosto 31, 1793. *Correspondencia de virreyes (Reservada)*, V. 26, f. 42. A. G. N. Méx.

podrían presentarse son numerosos, pero hemos de conformarnos con tomar unos pocos recogidos aquí y allá.

En un informe acerca de la prohibición que pesaba sobre el cacao de Guayaquil en beneficio de la provincia de Caracas, aludía el Consulado de México a los perjuicios que por causa de esa prohibición, padecería “la gente más digna de compasión y a quien Vuestra Excelencia [el virrey] debe atender con la caridad propia de su experimentada piedad. Sobre todo el Consulado suplica a Vuestra Excelencia se sirva dolerse de tanto miserable que el Rey ha puesto a su cuidado”.<sup>9</sup> Quizás el escrito pudiera ser parcial en su objetivo; pero de lo que sí no cabe duda es de que la satisfacción del pueblo se tenía por una de las primeras obligaciones de los gobernantes, al extremo de emplearse como argumento de fuerza para inducir a éstos a adoptar tal o cual resolución.

El subintendente de Tasco, en una carta dirigida al superintendente de la Casa de la Moneda, afirmaba que “*la conservación o salud del pueblo es la suprema ley*”,<sup>10</sup> frase que aun ahora se considera demasiado atrevida.

El fiscal de la Real Hacienda, don Ramón de Posada, que parece haber sido uno de los funcionarios ilustrados de mayores conocimientos económicos y, a la vez, uno de los que más trabajó para trasladar a Nueva España las novísimas ideas de su época, decía en un informe de 1781 sobre la harina que “las obligaciones de su oficio, el interés público, el nacional, la felicidad del Estado en cuya comparación no merece aprecio el derecho de uno o más indivi-

<sup>9</sup> Informe del Real Consulado de México, de agosto 31, 1778. *Correspondencia de virreyes*, V. 121, f. 181 v. A. G. N. Méx.

<sup>10</sup> Carta de Miguel Pacheco Solís, subintendente de Tasco, de septiembre 4, 1799. *Industria y Comercio*, V. 31, e. 19. A. G. N. Méx.

duos, le estrechan a no mirar con indiferencia un asunto gravísimo por sus particulares circunstancias”.<sup>11</sup> Como puede apreciarse, es un lenguaje muy diferente del que fuera empleado cuando se anteponían los intereses del monarca reputándolos superiores a cualesquiera otros. En las frases citadas, se considera el Estado como cabeza de la nación y por eso sus intereses se identifican; pero los que no aparecen ahí como idénticos son los del Estado y la monarquía.

Posada, quien a menudo hablaba de “los principios naturales que presenta la razón”, frase que no deja dudas acerca de su origen claramente enciclopédico, llega a proclamar que “el derecho concede a *cualquiera* del Pueblo acción para promover el bien de la República. Todos pueden manifestar al Gobierno los daños públicos y son partes legítimas para que se oigan sus instancias justas”. Y aún más: para él, todas las leyes debían estar dirigidas al bien universal “y dejarían de ser leyes, si no se enderezasen a este fin importantísimo”, hermoso principio muy propio del romántico pensamiento rousseauiano.

Era este fiscal extraordinario, partidario de las “leyes agrarias” que en España proponía Jovellanos, y decía: “la buena policía de granos debe en primer lugar fomentar que se multipliquen las labores, después de formar cálculos de lo que se necesita, para abastecer el propio territorio y últimamente procurar la salida de todo lo sobrante por cuantos medios se proporcionen y ofrezcan provecho a los labradores, a los comerciantes. De esta suerte los indios miserables tendrán segura ocupación en que ganar sus jornales o venderán con moderada ganancia el producto de sus

<sup>11</sup> Ramón de Posada, Informe sobre el comercio de harina, de noviembre 30, 1781. *Industria y Comercio*, V. 14, f. 60. A. G. N. Méx.

propias sementeras, tendrán con qué pagar sus tributos y con qué mantener y proteger sus familias útiles”.

Para Posada, la verdadera riqueza de las naciones estaba en la agricultura, y todo el escrito a que nos referimos parece embebido en esta idea de origen legítimamente fisiocrático; pero al propio tiempo daba al comercio una importancia mayor de la que los fisiócratas solían atribuirle, y en esto separábase de esa doctrina para adelantarse. Era partidario del comercio extranjero, aunque sólo a medias, pues no admitía el de importación. En uno de sus pasajes, alude aparentemente a Adam Smith; pero está muy lejos de ser un librecambista. “El que comercia en granos —dice Posada— beneficia al país de donde se extrae. Sacando lo superfluo, evita su pérdida y deja en recompensa su precio, fomento de la agricultura; aumenta las cosechas, asegura la abundancia, promueve la navegación. Beneficia también el lugar donde los lleva, le abastece de lo que necesita y llevando frutos que su clima no produce, saca en cambio otros que le sobran. De esta manera prosperan las provincias reciprocándose los intereses. Con estos arbitrios se han hecho grandes otras naciones industriosas. Mientras la Inglaterra pensó en cultivar más que para su propia subsistencia, se veía continuamente obligada a comprar trigo de los extranjeros. Desde que le consideró por un objeto de comercio, crecieron tanto sus cosechas que una buena es bastante para el consumo de cinco años. Lejos de impedir o coartar la extracción de granos, concedió gratificaciones a los que la hiciesen en navíos ingleses, asignando cinco chelines por cada cuarta de trigo, dos y medio reales por cada fanega”.<sup>12</sup>

El avanzado concepto de que los metales preciosos no

<sup>12</sup> *Idem.*

constituyen por sí mismos riqueza alguna, sino que su utilidad se reduce a servir de instrumentos de cambio, se halla expresado en este informe de Posada mucho más claramente que en los autores españoles consagrados de aquel siglo. “Todas las naciones conspiran a conservar su independencia respecto de las otras, y sólo pueden lograrla por medio de la actividad y de la industria. Ninguna es más precaria y pobre que aquella cuya riqueza consiste solamente en oro y plata. Su riqueza no es más que un depósito con que recompensa la parte de frutos y de géneros de que la surten las naciones aplicadas. Éstas tienen en la agricultura y en la industria, todos los recursos para mantenerse independientes.” De manera que en Posada se encuentra totalmente borrado el antiguo prejuicio que hacía aparecer la riqueza sólo bajo la forma de metales preciosos; para él, por el contrario, sólo es rica la nación que tenga industria y agricultura en abundancia y no simplemente grandes depósitos de oro y plata. El ejemplo que proponía era el de España, que a pesar de los inmensos caudales que le prodigaban sus dominios, no era sino una tributaria de las naciones extranjeras y, especialmente, de las colonias inglesas que estaban proveyendo los ejércitos y armadas españoles con los más diversos productos.

Posada, que manejaba los conocimientos económicos con muy afortunada soltura, dividía las naciones en dos grupos: activas y pasivas; y las definía así: “un Estado puramente pasivo es un cuerpo hábil que a grandes pasos camina a su vejez, muerte y disolución. El activo, a proporción que aumenta su labranza e industria, que subsistiendo siempre en una juventud lozana, robusta y formidable a otras potencias. . .” Consideraba evidente que España pertenecía al primer grupo, y por eso pedía con tanto calor

el establecimiento de un comercio más libre y aplaudía las disposiciones adoptadas durante el reinado de Carlos III. Atribuía la decadencia de la nación española al abandono en que habían caído las labores del campo y todo su escrito se dirige a promover las actividades agrícolas. El origen de todas estas ideas es puesto de relieve por las citas de un autor inglés, que no llega a nombrar, y por la mención del famoso ministro de Luis XVI, el señor Turgot, al que se refiere en relación con una ordenanza dictada por aquel monarca seis años atrás, lo que demuestra que el fiscal Posada se hallaba bien informado de las novedades de Francia, tanto como de las de Inglaterra.

### *El comercio interprovincial*

Los oficiales reales de Veracruz, en un importante documento de 1778, expresan también conceptos económicos fundados en los últimos conocimientos de la época. En este documento, como era casi de rigor en los escritos del siglo xviii, es presentado el ejemplo de Francia como paradigma de príncipes y naciones.

Tenía por finalidad el informe de aquellos funcionarios llamar la atención sobre la necesidad de fomentar el comercio recíproco de los dominios españoles en América, y con este objeto proponían que no hubiese reparo en los gastos y sacrificios, pues a la postre los resultados compensarían con exceso unos y otros. Referíanse a las máximas políticas de buen gobierno que aconsejaban a los príncipes la mutua correspondencia entre las diversas provincias de sus Estados, a fin de que, participándose unas a otras sus frutos y artefactos, no sólo se incrementaran y enriquecieran mediante los consumos de sus

respectivas producciones, sino que se proveyeran también de aquellas cosas que les negaba su propio país, con lo cual florecerían y servirían copiosamente a las urgencias de la monarquía por los derechos que causaría semejante circulación de comercio. Y concluían que así se practicaba “no con poca admiración por sus relevantes efectos, en todas las naciones limítrofes, y aun en las más retiradas civilizadas de Europa, cuyos soberanos, no perdonando dispendio ni trabajo alguno, lo han promovido y auxiliado con los tesoros de sus arcas reales, aplicando al mismo tiempo las providencias más eficaces hasta conseguirlo; y cuando la distancia por ser mucha lo ha imposibilitado por tierra, se han valido de canales (venciendo los obstáculos de la Naturaleza) que comunicados con los ríos, lo facilitan con mayores ventajas, halla el público y no poca de la Real Hacienda como se aplaude generalmente de la Francia, donde a costa de muchos millones hizo construir el gran Luis Décimo Cuarto, el Canal de Languedoc, consiguiendo unir por este medio las provincias separadas, con que tanto se han fertilizado ellas, y el erario, que si se hiciese la cuenta se habrá reintegrado ya superabundantemente”.<sup>13</sup>

### *Comercio y producción*

Opiniones substanciales sobre aspectos especiales de la economía son frecuentes en los documentos oficiales. En el ya citado informe del Real Consulado de México, de

<sup>13</sup> Informe de los oficiales reales de Veracruz, Pedro Antonio de Cosío, José de Carrión y Andrade, Sebastián de la Torre y León y Bernardo de Campillo. Veracruz, julio 22, 1778. *Industria y Comercio*, V. 13, f. 15. A. G. N. Méx.

1778, aparece una brillante definición del papel que desempeña el comercio en el proceso de la producción, distribución y consumo; definición digna de figurar en los textos.

“El oficio de mercader —dice el Real Consulado— se reduce a ser un depositario de todo lo que el público necesita ínterin que llega la ocasión de haberlo de menester los consumidores. El artífice hace sus manufacturas, *verbi gratia*, y no puede venderlas el día que las fenece, porque no ocurren tantos cuantos son precisos para consumirlas prontamente. Si carece del precio de lo que ha fabricado es consecuente que se suspendan sus labores porque no tiene con qué habilitarlas de nuevo. El mercader las compra dándoles el dinero en contado y las guarda en sus almacenes o bodegas hasta que ocurre el consumidor a buscarlas. De esta suerte no sólo se fomentan las fábricas sino que, como hemos dicho, tienen los consumidores unos como depositarios que les guardan y conservan las cosas necesarias hasta que llega el caso de haberlas menester para su uso. Si el mercader teme que en el medio tiempo que ha de pasar hasta que el consumidor necesite el género se ha de surtir de nuevo el lugar de su residencia de aquel mismo género en que determinaba emplear, se abstiene de negociar porque como sabe que la abundancia envilece el precio de la mercadería, conoce que ha de perder, y que lejos de sacar el premio que es correspondiente al mérito de haber desembolsado su caudal y haberlo guardado a costa de su vigilancia hasta que lo necesitase el consumidor, resulta perjudicado en la pérdida de parte del principal que embebió en la negociación. No sucede así cuando los reinos se surten a tiempos determinados, porque el comerciante diestro cuenta con lo que viene en la expedición, con lo que consume el país en el medio tiempo hasta la llegada de otra, y sobre estos principios forma su discurso probable del expendio de la mercadería, con una razonable ganancia que le prometa utilidades para



ocurrir a su sustento, y demás necesario, y le deje más principal para emprender otras negociaciones.”<sup>14</sup>

De manera que, en este documento, el Consulado admite como legítima una ganancia que sirva no sólo para atender a las necesidades del comerciante, sino que aumente su capital. O sea, que la diferencia entre el precio que el comerciante pagó por la mercadería y el precio en que la vendió se considera dividida en dos partes: una, que vendría a ser la remuneración a que tiene derecho por su trabajo; y la otra, el *premio* por el dinero que adelantó al fabricante hasta que el consumidor acude a buscar los efectos de que tiene necesidad.

La definición antedicha es inobjetable y está conforme con el sistema de comercio entonces en vigor, sujeto a las largas pausas que le imponían los difíciles medios de comunicación de la época, y con el sistema de flotas empleado por España. Se califica la función del comerciante no como la de un simple intruso en el proceso de la producción, sino como la de un verdadero agente de la producción y de la distribución, especialmente de ésta, ya que al productor le proporciona los medios para continuar sus labores y al consumidor le ofrece, en el preciso instante en que los necesite, los más variados artículos y frutos traídos ordinariamente de lugares muy distantes, adonde el consumidor mismo no podría ir en su demanda. Es ésta una de las más ingeniosas justificaciones que pueda hallarse del comercio, en su función de intermediario entre el productor y el consumidor.

<sup>14</sup> Informe del Real Consulado de México, de agosto 31, 1778. *Correspondencia de virreyes*, V. 121, f. 181 v. A. G. N. Méx. La palabra “principal” está empleada en el sentido de *Capital*, como es usual en la época.

En otra parte del mismo informe se admite que, en ciertas circunstancias, el bienestar público y las urgencias colectivas deben anteponerse a cualquier otro interés o conveniencia particular, pues “en tratándose de abastecer los pueblos deben cesar todas las reglas generales y mirarse esta materia como la más privilegiada, porque si los caudales aunque estén destinados para el comercio de otras especies, se deben aplicar contra la voluntad del dueño a la compra de bastimentos y las embarcaciones destinarse al transporte de ellos dejando suspenso en el ínterin el tráfico de los demás renglones”.

Iba aún más lejos el Consulado, al declarar que estaba permitido en dichas circunstancias restringir la libertad a los trabajadores del campo, estrechándolos a permanecer en el servicio de las labores para que no escaseasen los alimentos.

Según el Consulado, los comerciantes estaban obligados a mantener abastecidos los mercados de aquellos productos de general consumo, en virtud de cierto derecho adquirido por los consumidores, que dimana de las utilidades que ellos proporcionan. Y si la abundancia tenía por perniciosa y convenía evitarla, al tratarse de productos indispensables para la vida era lícito fomentarla, aunque en algunas ocasiones perdiese el comerciante “con motivo de haberse adelantado el surtimiento al expendio”, pues la utilidad obtenida en otros renglones compensaba las pérdidas que se pudiesen experimentar. Los fundamentos de este principio debían buscarse en la propia naturaleza “que nos está enseñando que los renglones necesarios para la vida humana deben ser aquéllos en que el comerciante tolere el mayor riesgo de perder, porque si los consumidores le dan utilidades en otros renglones parece tienen derecho

a que les fomenten en lo que necesitan para pasar la vida".<sup>15</sup>

Esta idea de un *orden natural*, característica de la Ilustración francesa, y de la fisiocracia como su doctrina económica, se encuentra a menudo en los documentos económicos de la época, como ya vimos al citar el informe del fiscal don Ramón de Posada, quien hace el 'pronunciamiento más categórico en favor de la libertad de comercio fundándola precisamente en "*los principios naturales*", y apoya su discurso en razonamientos que tienen el sabor del más puro lenguaje de los economistas clásicos: "la facultad de comerciar —declara— es un derecho que se deriva del de las gentes, comprende a todos los hombres, y se dirige al beneficio de la sociedad y de sus individuos: es efecto preciso del dominio, el que cada uno como árbitro de sus bienes pueda usar de ellos libremente reteniéndolos o enajenándolos según su voluntad y conveniencia".<sup>16</sup> Esta frase es equivalente al conocido lema de *laissez faire, laissez passer* de los fisiócratas, y constituye un pronunciamiento contra la intervención del Estado en la economía nacional, que fue pieza fundamental de la política española y en general del sistema mercantilista aplicado por todas las naciones europeas. Sin embargo, Posada admitía que esa libertad no podía ser absoluta, pues interesaba a la república que nadie abusara de sus bienes, y en ciertos casos convenía restringirla "para que no redunde en daño del público aquello mismo que se ha concebido a su favor", idea que coloca a Posada muy cerca del pensamiento moderno de la economía dirigida y de la economía socialista.

Estos ejemplos parecen llevar a la conclusión de que

<sup>15</sup> *Ibidem.*

<sup>16</sup> Ramón de Posada, *Op. cit.*, V. 14, f. 60 A. G. N. Méx.

las ideas fisiocráticas influyeron incuestionablemente en el pensamiento y en la práctica económica de la Nueva España y de toda la América española; pero sin llegar a ejercer un dominio absoluto en el campo de la teoría. Las nuevas ideas de la escuela francesa se mezclaron con las viejas ideas tradicionales españolas, de las que no pudieron desprenderse ni aun los más avanzados pensadores peninsulares del siglo XVIII.

En Hispanoamérica, la ortodoxia fisiocrática halló resistencia no sólo en la tradición mercantilista, que hacia fines de siglo parecía ser más influyente en los dominios americanos que en la metrópoli, sino también en las instituciones típicamente indianas, de lo que resultó un pensamiento híbrido que no encaja rigurosamente dentro de ninguna de las denominaciones clásicas, integrado por huellas del pasado mercantilista, doctrina moderna e institucionalismo americano.

## II. COMPAÑÍAS DE COMERCIO NACIONALES

EL PRIMERO de los monarcas de la dinastía borbónica en España quiso trasladar a ésta, junto con otras ideas del pensamiento francés del siglo XVIII, las teorías económicas que ya comenzaban a tomar forma con los neomercantilistas; y pretendió transformar, tanto en el aspecto político como en el económico, la administración peninsular que a pesar de todo lo mal que modernamente pueda pensarse de ello, no era absolutamente inferior a la francesa en lo tocante a la administración colonial.

Bien fuera por las dificultades políticas internas en que se vio envuelto Felipe V durante los primeros años de su reinado, bien por las complicaciones internacionales que condujeron a la dilatada Guerra de Sucesión, promovida por el partido austriaco, o bien por los muy poderosos intereses creados que le impidieron moverse con la libertad que habría deseado como príncipe educado en el absolutismo francés, es el caso que dicho soberano pudo adelantar muy poco en sus propósitos. En fin de cuentas, ni las reformas económicas ni las políticas llegaron a alcanzar el ritmo de renovación de las costumbres cortesanas ni el afrancesamiento de que se resintió la vida social española.

El nuevo monarca descubrió, quizá demasiado pronto, que la conducta más prudente en aquellas difíciles circunstancias era la de continuar el camino de sus predecesores y tratar, sólo mucho más tarde, de introducir con cautela

algunas innovaciones. En definitiva, las reformas que introdujo quedaron limitadas a un número reducido: muchas de ellas fracasaron y otras no dieron los resultados que se esperaban. Por otra parte, las necesidades cada vez más apremiantes del Tesoro le obligaron a aceptar como justos gran número de viciados procedimientos del comercio, y aun llegó hasta admitir otros peores.

En el terreno económico, el cambio de dinastía tuvo repercusiones muy tempranas. Francia tenía una larga y ya sólida experiencia en la utilización de las compañías de comercio, pues en buena parte su sistema de colonización se fundó en esta clase de empresas, cuyos frutos, desde el punto de vista de la población y organización de las colonias, fueron muy pobres. Pero en cuanto al comercio en sí, constituían un avance de mucha importancia pues, al reunir en un solo capital considerable numerosos pequeños capitales, permitían emprender operaciones que no estaban al alcance de ninguna fortuna privada de aquella época.

El gobierno de Felipe V se distingue por sus relaciones con empresas extranjeras de esa índole y por la formación en España de varias compañías de comercio que desempeñaron un papel muy importante en la economía metropolitana y en la colonial.

Veamos, en primer lugar, cuáles fueron estas compañías de comercio nacionales. Luego nos ocuparemos de las extranjeras que intervinieron en el comercio americano.

### *Los proyectos franceses*

Apenas instalado en el trono, Felipe V comienza a recibir proposiciones para la formación de compañías de comercio.

Los primeros en hacerlas fueron los franceses, con la intención de participar en ellas y por este medio intervenir en el comercio con las Indias Occidentales. En 1703, Pontchartrain, ministro de Marina de Francia, aconsejó una íntima asociación de las dos naciones en una gran compañía mercantil y, conforme al proyecto que presentó, en la formación del capital social de la empresa participarían tanto los dos monarcas como sus vasallos, debiendo permitirse el comercio francés a través del territorio español. Durante varios años, los ministros franceses estuvieron urgiendo a sus colegas españoles la aprobación del plan, modificado en 1705 por Mesnager, quien sugirió la internacionalización del comercio por una compañía española en la cual podrían tener acciones todos los poderes marítimos y, asimismo, los gremios o manufactureros particulares de seda, lanas y otros tejidos, con cantidades no menores de 1000 pesos cada uno. La compañía operaría en tres partes que cuidarían respectivamente los galeones, las flotas y los barcos con registro para Buenos Aires, Honduras, Campeche, Venezuela y los presidios de Windward Islands.<sup>1</sup> Este proyecto daba a Francia acceso a los puertos de América; pero el Consejo de Indias, hostil por vieja tradición a abrir el comercio americano a las naciones extranjeras, las que a su vez seguían una conducta paralela, y celoso además de la influencia francesa, se opuso tercamente y, aunque el rey dio su voto favorable, la compañía no llegó a formarse.

### *La Compañía de Montesacro*

Otro proyecto fue considerado en 1707, presentado por

<sup>1</sup> Roland Dennis Hussey, *The Caracas Company, 1728-1784*, Cambridge, 1934, pp. 38-40.

don Diego Murga, marqués de Montesacro, para la explotación del comercio con Honduras y Caracas. El Consulado y el Consejo de Indias se opusieron a él, pero en 1714 obtuvo la aprobación a un nuevo plan, según el cual la compañía quedaría constituida con un capital de 400 000 pesos de plata, dividido en cien acciones, de las cuales la Corona tomaría veinticinco. Fue esta la primera compañía de comercio que se fundó en España; pero su duración escasamente alcanzó unos tres años. Uztáriz <sup>2</sup> la cita con el nombre de Compañía de Honduras. Los resultados fueron desgraciados. El barco destinado a Honduras hubo de tropezar con la resistencia que le opusieron los oficiales reales y la Audiencia, los que alegaron que el contrato era ilegal por no haber pasado por el Consejo de Indias. El barco destinado a Venezuela tropezó con obstáculos semejantes.

El gobernador y los oficiales de la Real Hacienda de Caracas pusieron también en tela de juicio la legalidad del contrato y secuestraron las mercaderías fundándose en que los papeles no habían pasado por el Consejo. Entablóse un largo litigio; y aunque la causa terminó en favor de la Compañía, los perjuicios que se le habían ocasionado eran muy graves. El barco de Venezuela hizo dos viajes a Veracruz con carga de cacao. Finalmente la empresa liquidó con pérdida.<sup>3</sup>

El marqués de Montesacro ya había tenido otros negocios con la Corona, pues en 1708 obtuvo el asiento del correo en toda España, Indias, Italia y Flandes y de las

<sup>2</sup> Uztáriz, Gerónimo de, *Teórica y práctica de comercio*, Madrid, 1757.

<sup>3</sup> Eduardo Arcila Farías, *Economía colonial de Venezuela*, México, 1946, pp. 181-83.



carreras de posta. El asentista se comprometió a pagar 1 800 000 reales de vellón y a enviar a las Indias seis fragatas. Los puestos de estafeta fueron Veracruz, Cartagena, Panamá y La Habana. La duración del contrato fue fijada en cuatro años.<sup>4</sup> Estas naves no hacían sus viajes con el solo objeto de transportar la correspondencia, sino que recibían carga como cualquier buque de registro.

### *La Compañía Guipuzcoana*

Pero la primera compañía fundada sobre una base sólida que logra desarrollar con éxito sus operaciones y alcanzar una larga existencia, es la *Compañía de Caracas* o *Compañía Guipuzcoana*, creada por Real Cédula de 25 de septiembre de 1728. Se pensó fundar esta empresa con un capital de tres millones de pesos, y aunque sólo la mitad fue cubierta, sin embargo bastó con ella para iniciar las actividades, despachándose dos fragatas cuyo retorno de 80 000 fanegas de cacao, compradas a 10 pesos y vendidas en España a 45, dio un producto neto de 738 000 pesos, que cubrió el costo de las dos naves y de sus armamentos, los impuestos, la paga de la tripulación y todos los demás gastos. Tres años más tarde, la compañía repartió un dividendo del 20 por ciento.

Su distrito comercial estuvo reducido en un principio a la sola provincia de Caracas; pero como la compañía se comprometió a combatir el contrabando, el límite para sus operaciones de curso iba desde las bocas del Orinoco hasta Río de Hacha.

<sup>4</sup> Real Cédula de febrero 10, 1708. *Reales Cédulas*, V. 33, f. 329. A. G. N. Méx.

Durante la guerra que en 1739 se declaró a Inglaterra, la compañía prestó valiosos servicios militares a la Corona, tales como la conducción de tropas a Caracas y La Habana y de pertrechos de guerra al puerto de El Ferrol. Cinco naves de la compañía, poderosamente armadas, rompieron el bloqueo a que estaba sometida Cuba llevándole dos regimientos de socorro. La compañía también alegó haber tenido una participación decisiva en la defensa del puerto de La Guaira, que en 1743 fue atacado por una escuadra inglesa de 17 navíos al mando del comandante Knowles.<sup>5</sup> Como premio por estos servicios, la compañía recibió nuevos privilegios: a sus directores y empleados se les declaró fuera de la jurisdicción de los jueces ordinarios; una cédula de agosto de 1746 dispuso que el Consulado de Cádiz no tuviese control sobre ella, lo que la elevó a un grado de soberanía jamás obtenido por empresa ni particular alguno; se le permitió tomarse largos plazos para la liquidación de sus cuentas con el Real Tesoro, y se le dispensaron muchas otras mercedes de menor importancia. Pero la concesión más jugosa que obtuvo fue el monopolio del comercio de España con la provincia de Maracaibo, en los mismos términos en que ya tenía el de Caracas, así como la anulación de uno de los artículos del Contrato de 1728 por el cual quedaba el rey en libertad para conceder licencias de comercio a otras empresas o individuos que quisiesen traficar con los territorios concedidos a la compañía. De esta manera la Guipuzcoana se encontró dueña absoluta de un inmenso distrito comercial y de un gran poder económico y político en el imperio.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> P. Nicolás Gallo, *Colección de varios papeles sueltos*, Madrid, 1781, T. 6º, pp. 152-58.

<sup>6</sup> Eduardo Arcila Farías, *op cit.*, pp. 208-9.

A partir de 1753, la Corona comenzó a limitar cada vez más estos amplísimos poderes, pues comprobó que la compañía había abusado de ellos; sin embargo ésta conservó la influencia que había conquistado y sus negocios prosperaron. A pesar de que el nuevo sistema de comercio libre iba ganando terreno y se encontraba extendido a casi todos los dominios españoles en América, la Guipuzcoana logró retener el monopolio sobre las provincias de Caracas y Maracaibo hasta 1781, en que le fue retirado este privilegio excepcional. Cuatro años más tarde fue refundida en la Compañía de Filipinas.

Aunque la Corona se resistió a permitir el tráfico entre Nueva España y Venezuela en barcos de la Compañía Guipuzcoana, en numerosas ocasiones ésta recibió licencias especiales, y Carlos III ordenó que la compañía quedaba facultada solamente para extraer por Veracruz harina para Venezuela. Sin embargo, esta disposición no tuvo su aplicación rigurosa y los comerciantes venezolanos lograron arrebatarse la dicha concesión. De todas maneras, la compañía tuvo relaciones comerciales con México, aunque relativamente pequeñas.

### *La Compañía de Galicia*

Otra compañía de comercio fue la de *Galicia*, creada por Cédula de abril de 1734 para la explotación del palo de Campeche, materia tintórea que se empleaba en la fabricación de lanas. Esta compañía se vio obligada a hacer frente a los ingleses que, obrando como dueños de gran parte de Honduras, talaban los bosques y destruían las poblaciones. Como no pudo poner en servicio sino dos embar-

caciones, resultó impotente ante los poderosos y audaces contrabandistas ingleses y no tardó en desaparecer.<sup>7</sup>

### *Los Cinco Gremios Mayores*

A fines del reinado de Felipe V, fueron creadas las compañías de comercio de los *Cinco Gremios Mayores de Madrid*, la de *La Habana*, la de *San Fernando* o de *Sevilla* y la de *Granada*.

De esas cuatro compañías, la más importante fue la primera, que estableció fábricas en Valencia, factorías en Cádiz y en otras ciudades de España y en muchos puertos de Indias. Disponía de buques que navegaban por su cuenta y sostuvo comercio de mucha importancia con América y en especial con la Nueva España.

Una Real Orden de 1784 concedió permiso a los Cinco Gremios Mayores para establecer una factoría de comercio en México, de lo que resultaría, según decía dicha orden, mayor circulación en el tráfico y mayor utilidad también a los vasallos del rey por los precios equitativos de las mercaderías. Por todas estas razones, se recomendaba al virrey que le diese a los factores las facilidades que requiriesen para sus operaciones y que tratase de evitarles contradicciones y embarazos.<sup>8</sup> En la misma fecha se le hizo otra concesión muy importante, al permitírsele que sus buques llevasen de retorno a España una cantidad doble de plata y grana, además de lo que por reglamento estaba autorizado.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Jaime Carrera Pujal, *Historia de la economía española*, Barcelona, 1945, T. 3º, p. 142.

<sup>8</sup> Real Orden de junio 9, 1784. *Reales Cédulas*, V. 128, f. 185. A. G. N. Méx.

En 1794, los directores de los Cinco Gremios Mayores proyectaron una expedición comercial desde El Callao a San Blas y puerto de California, embarcando en Cádiz en calidad de transbordo los géneros y efectos que consideraran a propósito para este comercio. Esta idea fue aprobada y se les concedió completa libertad de derechos para los géneros nacionales que cargaran en España y para los que tomaran de retorno de las Indias.<sup>10</sup> Esta compañía, como la Guipuzcoana, prestó a la Corona servicios militares de mucho mérito, por los que fue recompensada. En 1778, condujo a sus expensas 100 hombres que venían destinados al Regimiento de Infantería de Nueva España. Carlos III premió esta acción concediéndole la merced de que la nave que condujo esta tropa pudiese regresar a la Península sin esperar a los demás barcos de la flota, y que, aparte del caudal para soldadas y gastos de arribadas, pudiese tomar en partidas de registro 500 000 pesos y 250 zurrones de grana.<sup>11</sup> Como éstas, fueron muchas las gracias que recibió, y asimismo se le auxilió en el cobro de sus cuentas.

### *Las compañías de Sevilla y Granada*

Las compañías de Sevilla y Granada tuvieron relaciones comerciales con México. Enviaban mercaderías en la flota para venderlas en la feria de Jalapa. Este giro debió ser de importancia, pues en 1756 le fueron despachadas al

---

<sup>9</sup> Real Orden de julio 31, 1784. *Reales Cédulas*, V. 128, f. 346. A. G. N. Méx.

<sup>10</sup> Real Orden de marzo 28, 1794. *Reales Cédulas*, V. 157, f. 280. A. G. N. Méx.

<sup>11</sup> Real Orden de junio 19, 1778. *Reales Cédulas*, V. 114, f. 212, A. G. N. Méx.

virrey órdenes para que auxiliase al apoderado de estas compañías, de nombre José de Villanueva, quien había sido enviado a México con el encargo de solicitar la venta de los efectos que se remitieron a Francisco Gil.<sup>12</sup> A pesar de estas órdenes, Villanueva no obtuvo licencia del virrey para pasar de Jalapa a México, pues existía una orden del monarca que prohibía a todos los comerciantes españoles internarse más allá de aquella población, en donde necesariamente debían vender los efectos que introdujeran en el reino.<sup>13</sup>

### *La Compañía de La Habana*

Como es de suponer, la Compañía de La Habana tuvo también estrechas relaciones con Nueva España. Esta empresa se fundó en 1740 con el objeto, según explica el cubano Arrate, de hacer por su conducto la compra y remisión de los tabacos necesarios para el abasto de los reinos de Castilla, saca, beneficio y conducción del azúcar, y del corambre de la isla. Encargóse asimismo del abastecimiento de la provincia y jugó un papel muy importante en el proyecto de la Corona de poblar la Florida con familias procedentes de las Canarias, pues la Compañía tomó a su cargo la obligación de conducir en sus naves a estos nuevos pobladores. También se comprometió a conducir todos los materiales necesarios para la fabricación de navíos en los arsenales de La Habana y, finalmente, a asistir con lo necesario para la manutención y apresto de las embarcaciones de la

<sup>12</sup> Real Orden de octubre 16, 1756. *Reales Cédulas*, V. 76, f. 294. A. G. N. Méx.

<sup>13</sup> Carta de junio 1º, 1757, de José de Villanueva al virrey de Nueva España. *Marina*, V. 11, A. G. N. Méx.

Armada de Barlovento. El capital inicial que se le señaló fue de un millón de pesos; pero no llegó sino a 900 000. Sus negocios alcanzaron un gran desarrollo, y según afirma el citado historiador, en los dos primeros quinquenios y parte del siguiente excedieron de 14 millones de pesos los caudales que tuvo en giro.<sup>14</sup> Esta compañía se fundió en 1785, en la de Filipinas.

### *La Compañía de Comercio de Barcelona*

La provincia de Cataluña, integrante de la Confederación Catalano-Aragonesa, quedó excluida del comercio de las Indias y aún más, se prohibió a sus naturales que pasaran al Nuevo Mundo. Las Cortes españolas de 1646 convinieron en concederle a Aragón plazas y presidencias en todos los consejos de Nápoles, Sicilia, Milán e Indias o Nueva España; pero se mantuvo la veda que pesaba sobre Barcelona. Entrado el siglo XVIII, ante el nuevo monarca Borbón comenzaron los esfuerzos del comercio catalán para que se le permitiese un acceso a los mercados americanos, y por este medio obtuvo licencia para enviar cada año cuatro bajeles directamente desde Barcelona, con la sola obligación de pagar los derechos en la Casa de Contratación de Sevilla.

En 1755 se reunió el comercio de Barcelona para tratar sobre la constitución de una compañía mercantil, que estableciese sobre bases sólidas el tráfico entre Cataluña y América. Este proyecto tuvo el apoyo de la Corona, que expidió la Cédula de erección de la Real Compañía de

<sup>14</sup> José María Félix de Arrate, *Llave del Nuevo Mundo, antemural de las Indias Occidentales*, La Habana, 1876.

Barcelona el 11 de abril de 1756. El capital de la empresa fue fijado en un millón de pesos, aunque podría ser aumentado cuando fuese preciso, y como capital para iniciar las operaciones el de 400 000 pesos. La finalidad establecida en el reglamento de su concesión fue la de conducir mercancías a Santo Domingo, Puerto Rico e Isla de Margarita. Las naves partirían de Barcelona, pero debían tocar en Cádiz para presentar el registro y al retorno era preciso que viajaran en derechura al puerto gaditano. El Decreto de Comercio Libre de 1765, incluyó a Barcelona entre los puertos peninsulares habilitados para el comercio con Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y Trinidad, lo que amplió el campo de operaciones de esta Compañía que contribuyó poderosamente al desarrollo de la industria de hilados barcelonesa, puesto que muchos industriales de esta rama figuraron entre los principales promotores y activos personeros de la empresa.

La Compañía operó con éxito durante todo el resto del siglo XVIII, pero las guerras napoleónicas que asestaron un duro golpe a la industria catalana por la ocupación de casi todo el litoral de Cataluña por las tropas francesas, impidió el comercio y la navegación con las Indias hasta la retirada de los ejércitos napoleónicos en 1814. Cuando se restableció la paz en Europa, la economía española se encontraba sumamente debilitada y además, todo el Continente Americano estaba convulsionado por los hervores de las guerras de emancipación; al surgir las nuevas naciones engendradas de ese proceso, el tráfico cesó no solo con Cataluña sino con todo el antiguo territorio metropolitano.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Marco Aurelio Vila: "La Real Compañía de Comercio de Barcelona en Venezuela". *Revista de Historia*, Caracas, 1960, núms. 2 y 3, pp. 69-82 y 59-99.



## *La Casa de Uztáriz*

Cabe hablar en este lugar de la Casa de Uztáriz Hermanos, del tipo de sociedad en comandita, y no del de sociedad anónima de responsabilidad limitada, como eran las anteriores. Fue ésta la casa de comercio más fuerte que existió en España, por lo menos en cuanto al tráfico de Indias, y tuvo una duración muy larga. Su sede era el puerto de Cádiz y sus socios, Juan Agustín y Juan Bautista de Uztáriz, éste conde de Reparaz. La Casa Uztáriz estuvo íntimamente unida a la Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid, con la que formó, a instancias del ministro de Hacienda, una sociedad "con la importante idea de apartar o a lo menos disminuir el comercio de los extranjeros" y, además, lograr que en los embarques para las Indias se prefiriesen los productos de España.<sup>16</sup> Esta asociación duró desde el año de 1753 hasta el de 1764.

La Casa de Uztáriz tuvo también cuantiosos negocios con la Corona, tanto en España como en México, y fue objeto de un gran número de favores reales. En 1762 se hizo cargo de las reales fábricas de Talavera, y por este motivo recibió protección en forma de exoneración de impuestos, permisos especiales y respaldo oficial. Una de las gracias que recibió por tomar a su cargo dichas fábricas, fue la de poder extraer de Nueva España 4 000 marcos de plata en barras y 2 000 castellanos de oro en pasta.<sup>17</sup> Por Real Orden de diciembre de 1766, se le concedió la gracia

<sup>16</sup> Real Orden de septiembre 17, 1770. *Reales Cédulas*, V, 97, Exp. 77, f. 135. A. G. N. Méx.

<sup>17</sup> Real Orden de enero 30, 1769. Hasta 1772 los consignatarios de la Casa en México no pudieron verificar sino dos embarques de plata, más un tercer embarque en 1774. Carta del conde de Reparaz, en Jalapa del 22 de septiembre de 1774. *Marina*, V, 29, Exp. 13. A. G. N. Méx.

general de que en cada uno de sus navíos de flota regresase el importe de sus fletes en granas, y en 1775 se le permitió, por una sola vez, que regresase en grana no sólo el valor de los fletes sino también el de los frutos que de su cuenta condujo a México. El valor de los fletes era de 108 000 pesos, y el de los frutos, de 559 571 pesos, lo que es una buena prueba de la magnitud de sus negocios en Nueva España.<sup>18</sup>

En relación con estas dos últimas disposiciones, decía el fiscal de la Real Hacienda de México que ellas se dirigían a resarcir en parte a la Casa de Uztáriz de los grandes desembolsos que, hasta aquella fecha, había hecho para las reales fábricas de Talavera, “cuyo aumento y mejoras había logrado a costa del mayor desvelo y de muchos caudales desde el año de 1762, que las tomó a su cargo, y por todo quería y quiere el rey, como nos lo está enseñando benignamente a cada instante, dispensar a esta compañía los oportunos auxilios a que pueda continuar manteniendo este útil e importante establecimiento con el desempeño y celo que hasta allí, en el que no hay noticia que desfallezca no obstante los graves golpes que ha tenido en sus giros, como también es público”. Y agrega el fiscal: “en la subsistencia de estas fábricas es inmediatamente interesada la Nación y la Corona, y cuanto más en vigor y movimiento estén, más ventaja nos vienen en sus consumos”.<sup>19</sup>

Durante su alianza con la compañía de los Cinco Gremios Mayores, la Casa de Uztáriz dio créditos en géneros y frutos europeos a un gran número de comerciantes de Nueva España. Estos créditos montaban a sumas cuantiosas. Disuelta la sociedad con los Cinco Gremios en 1764, toda-

<sup>18</sup> Carta del conde de Reparaz al virrey, mayo 2, 1776. *Marina*, V. 38, A. G. N. Méx.

<sup>19</sup> Dictamen del fiscal de la Real Hacienda de México. Mayo 8, 1776. *Marina*, V. 38, A. G. N. Méx.

vía en 1770 la Casa de Uztáriz no había logrado cobrar estas deudas “por más diligencias eficaces y oficios políticos que han practicado y continúan los apoderados de la Compañía”. Para auxiliarlos en esta gestión, se comunicó al virrey la orden de que contribuyese con dichos apoderados a hacer efectivos dichos créditos,<sup>20</sup> favor que demuestra hasta qué punto podía contar con la protección del monarca, pues una intervención de tal índole por parte de las autoridades era realmente excepcional, sobre todo tratándose de una empresa de carácter privado como ésta, ya que en las compañías por acciones en las que tuvo intereses importantes la Corona, se aplicó este procedimiento con frecuencia.

La Casa de Uztáriz mantuvo apoderados y consignatarios permanentes en México, contándose entre ellos Eligio de Uztáriz y el propio conde de Reparaz, socio principal de la Casa. Hacia 1785, ésta celebró un contrato con la Corona para la explotación de madera en Nueva España. La mira de este contrato era la de abastecer los departamentos de marina de la Península, que en esos momentos estaba consumiendo grandes cantidades de madera, pues uno de los propósitos que Carlos III parecía estar decidido a realizar era el de crear una marina mercante numerosa, capaz de mantener el tráfico con todos los puntos del inmenso imperio colonial, más otra de guerra, poderosamente armada, que pudiese proteger a aquélla de los ya tradicionales enemigos de España. Pero ese contrato, apenas iniciada la explotación, quedó roto, pues la Casa quebró en 1786.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Real Orden de septiembre 17, 1770. *Reales Cédulas*, V. 97, f. 135. A. G. N. Méx.

<sup>21</sup> Real Orden de noviembre 5, 1786. *Reales Cédulas*, V. 135, f. 221. A. G. N. Méx.

## *La Compañía de Filipinas*

La compañía de comercio más importante que se fundó en este siglo, y al mismo tiempo la que más directamente interesó a México, fue la de Filipinas. Pero antes de ocuparnos de esta empresa, conviene dar algunas noticias acerca de la importancia del tráfico con aquellas islas para hacer mucho más comprensibles las causas que movieron su fundación.

España no mantenía comunicación directa con las Filipinas, sino a través de México. En estas condiciones, el beneficio que a la metrópoli le dejaba este comercio era muy escaso. Anualmente llegaba a Acapulco una nave de las Filipinas con lencería, loza, cera, pimienta, canela, clavos de especia y, sobre todo, con sedas y ropas de la China que eran los artículos que mayormente interesaban al comercio mexicano.

Felipe V trató de impedir este tráfico de géneros y sedas de la China, puesto que precisamente estaba empeñado en fomentar de nuevo en España las industrias textiles, a las que había causado un gran perjuicio la competencia asiática. En enero de 1718 y febrero de 1719, este monarca dio órdenes terminantes de que aquellos artículos no se admitiesen en lo sucesivo; pero el virrey escribió a Felipe V representándole los males que con estas órdenes se inferían tanto a los habitantes de aquellas islas como a los de Nueva España, pues el grueso de la carga anual la componían precisamente los géneros cuya introducción se había prohibido. El uso de los géneros de la China se había generalizado en ese virreinato por causa de su bajo precio, llegando a desplazar a sus similares españoles; de manera, que el pueblo consumidor esperaba el arribo de la nao de Filipinas

con mayor ansiedad que el de la flota de España.<sup>22</sup> Para conciliar los intereses de unos y otros, el Consejo admitió, como fórmula de transacción, que la nao de Filipinas pudiese conducir a Acapulco géneros hasta por 300 000 pesos, permitiéndose los lienzos, zarazas, gasas, mantas de hilado, seda floja y en rama hilada y otros géneros que no fueran de seda; el retorno de productos de Nueva España no podría exceder de 600 000 pesos. La seda que se encontrase fuera de registro debía quemarse.

La anterior disposición fue modificada en 1726 a instancia del comercio de Filipinas, permitiéndose que el embarque se elevase a 600 000 pesos y el retorno al doble de esta cantidad. Dicha concesión estuvo en vigor durante diez años. Pasado ese tiempo se ordenó volver a la antigua regulación; pero el comercio de Manila acudió al rey en solicitud de que revocase esta decisión. El monarca admitió en parte la demanda, conviniendo en que la carga de China y Filipinas montase a 500 000 pesos y el retorno a un millón.<sup>23</sup>

Como podrá apreciarse, el comercio de España extraía muy poco provecho de aquellos apartados dominios. Era al comercio de México a donde iba a dar la mayor parte, si no todo, el beneficio de este tráfico: *a*) por la compra y venta de los productos asiáticos, muchos de los cuales eran conducidos más tarde a la península; *b*) por la venta de los productos del país; y *c*) por la reventa a los filipinos de las mercaderías europeas introducidas en Nueva España.

<sup>22</sup> "...representáis (el virrey) con este motivo que el arribo de una flota, es celebrado de los mercaderes ricos que llaman *de almacén*, y son los que hacen empleo de su carga; pero que la mayor parte de ese reino desea con mayor eficacia la nao de China, y que si se dilata su llegada ocasiona muchos clamores y sentimientos". Real Cédula de octubre 27, 1720.

<sup>23</sup> Fonseca y Urrutia, *Historia general de Real Hacienda*,

El comercio de la metrópoli trató en varias ocasiones de atraer a su órbita aquellos lejanos mercados del Oriente, y pensó ahora que el medio más eficaz para lograrlo sería por la constitución de una compañía de comercio. En 1731, los mercaderes de Sevilla enviaron un memorial al rey pidiéndole permiso para formar una compañía que desde el Guadalquivir o desde Cádiz hiciese el tráfico de Filipinas. El permiso fue concedido; pero el proyecto no llegó a ejecutarse. Dos años más tarde, Patiño quiso ponerlo en práctica, y aun cuando esta vez las cosas fueron más lejas, la organización fracasó por haber faltado el capital necesario y por la oposición de los mercaderes de Manila que representaron en contra de los privilegios que le habían sido dados a la compañía de sus competidores sevillanos.<sup>24</sup>

Después de estas fallidas tentativas, el proyecto queda en suspenso y no se constituye la compañía hasta que en mayo de 1784 propuso Cabarrús su creación, debiendo iniciarse con la Guipuzcoana y con los restos de las de La Habana y de San Fernando, las cuales serían reunidas en una sola entidad mercantil. Así fue organizado el nuevo plan, que recibió la sanción real por Cédula de 10 de marzo de 1785.

La Compañía de Filipinas fue la empresa comercial más poderosa que se constituyó en España. Su fondo inicial subió a ocho millones de pesos, siendo aumentado en 1790 sobre la base de los préstamos que recibió del Real Tesoro, que fueron transformados en acciones.<sup>25</sup> Sus negocios alcanzaron una extensión muy vasta en todas las Indias Occidentales. Como heredera de la Guipuzcoana, asumió todas

México, 1845-1853. T. 4º, pp. 472-88.

<sup>24</sup> E. Carrera Pujal, *op cit.*, T. 3º, p. 141.

<sup>25</sup> Real Orden de julio 24, 1790. *Marina*, V. 95, Exp. 1. A. G. N. Méx.

las responsabilidades de ésta en Venezuela, ejerciendo en el comercio local de esta provincia una poderosa presión económica que fomentó la enemiga de los coloniales. En México, sus operaciones fueron cuantiosas y desempeñó un papel muy importante durante un largo período.

Su campo de acción se extendió con mucha rapidez, hasta convertirse en una compañía dedicada al comercio general de España con sus dominios, dejando así de ser una compañía simplemente para el comercio particular de una región, como lo fueron la de Caracas y la de La Habana.

Por parte de la Corona obtuvo toda la protección a que habría podido aspirar una empresa mixta como era, con participación del Estado y capitales privados. En 1789, recibió autorización para establecer casas y almacenes en cualquier parte de España donde le conviniese fundarlos, y asimismo para vender sus géneros al por mayor o al menudeo.<sup>26</sup> En 1790, sus privilegios fueron ampliados con gran generosidad, pues se le dio licencia para hacer el comercio directo desde España a la India y China y para reexpedir desde la Península, libres de toda imposición, los géneros que introdujese de aquellos dos países. Esta exención alcanzaba aun a los comerciantes particulares que demostrasen haber comprado dichos efectos a la Compañía.

En esa misma oportunidad se autorizó a la Compañía para continuar su comercio de las Indias conforme le conviniese y a hacer en España cualquier otra especulación comercial, exceptuando la compra de granos y géneros de primera necesidad. Si sus naves destinadas al Asia se viesan obligadas a arribar a algunos de los puertos de América,

<sup>26</sup> Real Orden de octubre 12, 1789.

podrían expender en ellos los géneros nacionales o extranjeros que hubiesen cargado en España libres de derechos; pero en este caso debían satisfacer los impuestos que le hubiera correspondido pagar a un particular a la salida de los puertos metropolitanos y a la entrada en los de la América.<sup>27</sup>

En 1791, obtuvo el comercio privativo del algodón de Filipinas bajo las tres siguientes condiciones: 1ª, anticipar dinero al cosechero; 2ª, concertar con éste un precio equitativo; y 3ª, recibir sin limitación alguna todas las cantidades que los agricultores cosecharen. Los géneros asiáticos que introdujese en América e islas españolas se considerarían en general como neutros, y los blancos finos de algodón se reputarían como nacionales, disfrutando por consiguiente de todas las franquicias a que tenían derecho como tales.<sup>28</sup>

Por la cédula de erección, la Compañía adquirió el privilegio exclusivo de la introducción y venta al por mayor en España de las muselinas y demás tejidos de algodón y otros géneros asiáticos; pero este privilegio le fue retirado y no se le reintegró sino en 1793, en que se declararon expresamente prohibidos los géneros de las antedichas clases que no hubiesen llegado en navíos de su propiedad o de su cuenta. En el mismo año se le concedió la facultad de tomar dinero a censo e interés cuando por necesidad o utilidad de su comercio lo determinase la Junta de Gobierno, y la de poner al portador las acciones que aún no hubiese logrado colocar.<sup>29</sup>

Las mercedes en cuanto al pago de derechos de que disfrutó la Compañía fueron numerosas, y todas ellas ten-

<sup>27</sup> Real Orden de julio 24, 1790.

<sup>28</sup> Real Orden de abril 29, 1791.

<sup>29</sup> Real Orden de junio 19, 1793.



dían a ponerla en una situación privilegiada. En 1789, los derechos de importación se le tasaron en el 5 por ciento, y en cuanto a las rentas provinciales, ordenó el rey que se redujese a convenios particulares en los pueblos donde se hiciesen las ventas, sobre el pie del 4 por ciento. En el año siguiente, se le concedió entera franquicia de derechos tanto reales como municipales para los géneros nacionales que extrajese con destino al Asia. Se la exoneró también de la contribución del 4 por ciento de sus utilidades que estaba obligada a aportar para el fomento de las islas Filipinas, y cuando tuviese por conveniente pedir y emplear en sus buques a oficiales de la Real Armada, se le conservarían a éstos los sueldos que gozaban en España, tal como si estuviesen ocupados en el real servicio.<sup>30</sup>

Por una Real Orden de mayo de 1793, se declaró que la Compañía durante la guerra podía hacer desde Manila a los puertos del Perú, Buenos Aires, Sonsonate y Realejo (en las costas de Guatemala los dos últimos), expediciones con toda clase de efectos de Asia, pagando 7 por ciento de almojarifazgo y 6 por ciento de alcabala, avaluándose los géneros por el precio medio entre el corriente en el puerto de introducción y el de factura en Manila. Por el retorno en plata, pagaría la Compañía el 9 por ciento.<sup>31</sup> En 1791 había obtenido la declaración real de que el té que extrajese para los dominios extranjeros estaría libre de toda contribución, y si llegare a sacar géneros asiáticos para venderlos en dichos territorios, se le reintegraría el valor de los impuestos que hubiera pagado por ellos a su entrada en España. Se declaró asimismo libre de derechos la plata que extrajese de América y de España para el Asia y se le

<sup>30</sup> Real Orden de julio 24, 1790.

<sup>31</sup> Real Orden de mayo 29, 1793.

prometió ampliar en cada caso el permiso ordinario de 500 000 pesos en plata que podía llevar en cada buque.<sup>32</sup>

Un gran número de gentes adineradas de Nueva España fue accionista de la Compañía de Filipinas, y asimismo lo fueron las de otras provincias americanas, pues el monarca recomendó a sus vasallos de las Indias Occidentales que concurrieran con sus capitales, en lo que se daría por bien servido.

La compra de acciones de la Compañía de Filipinas representaba una inversión promisoras, y halló entre los mercaderes y la nobleza acaudalada del virreinato mexicano excelente acogida, la misma que había alcanzado en su mercado de valores el Banco Nacional de San Carlos.

Entre los accionistas reclutados en Nueva España por la Compañía de Filipinas, se contaron las comunidades indígenas que, por disposición real, estaban obligadas a invertir sus fondos. Esta medida fue adoptada con el fin de impedir que los cuantiosos bienes de esas comunidades permaneciesen ociosos y evitar, también, que su estancamiento moviese a fraudes y desfalcos.

Por recomendación del fiscal de la Real Hacienda, don Ramón de Posada, esos bienes comunales indígenas habían comenzado a aplicarse en la compra de acciones del Banco de San Carlos, inversión que el monarca halló muy provechosa y nombró apoderado de dichas comunidades en la metrópoli al famoso autor del Proyecto de Ley Agraria y una de las figuras culminantes del movimiento ilustrado en España, don Gaspar de Jovellanos. Esas comunidades llegaron a suscribir más de 114 000 pesos, representados por 1 343 acciones del Banco de San Carlos, que les produjeron utilidades anuales hasta de 131 614 reales; pero habiéndose

<sup>32</sup> Real Orden de abril 29, 1791.

agotado esta clase de títulos, ordenó el rey a las autoridades mexicanas que no se admitiesen con este destino más caudales de los pueblos indígenas; sin embargo, previno que si éstos querían emplear sus fondos sobrantes, lo hiciesen en acciones de la Compañía de Filipinas.<sup>33</sup>

Las comunidades indígenas obtuvieron así 513 acciones de esta empresa por un valor de 98 261 pesos, según la siguiente relación:

<i>Comunidades indígenas</i>	<i>Pesos</i>	<i>Acciones</i>
Tesuítlan, Atempan, Chinautla, Xuitetelco y Atolusca .....	2 000	10
Jurisdicción de Zimatlán y Chichicapa .....	16 497	87
„ „ la Villa de Zamora .....	9 292	49
„ „ Teposcolula .....	21 682	115
„ „ San Juan de los Llanos .....	1 600	8
„ „ Teutitlán del Valle .....	11 100	59
„ „ Huachinango .....	2 295	12
„ „ Ixtlahuaca .....	1 097	5
„ „ Sinauiluca .....	1 500	7
„ „ la Provincia de Villalalia .....	27 700	146
„ „ Tlataquitepeque .....	600	3
„ „ San Pedro Zacapoastla .....	500	2
„ „ San Francisco Quietzalán .....	200	1
„ „ San Bartolomé Xochitlán .....	300	1
„ „ Sta. María Nauzantla .....	200	1
„ „ San Francisco Iztaay Maxtitlán .....	100	0
„ „ Santiago Zautla .....	100	0
Los ocho pueblos de la Villa de Valladolid de Mechoacán .....	1 497	7
<i>Totales</i> .....	98 261	513 <sup>34</sup>

<sup>33</sup> Real Orden de septiembre 23, 1785. *Reales Cédulas*, V. 132, f. 92. A. G. N. Méx.

<sup>34</sup> *Ibid.*

Después de un primer periodo de prosperidad, la Compañía de Filipinas sufrió numerosos contratiempos y crecidas pérdidas, pues le correspondió desarrollar su actividad en una de las épocas más calamitosas de la historia de España. A pesar de todo, pudo prolongar su vida hasta muchos años después de la emancipación de la mayoría de las antiguas provincias españolas de ultramar, y su disolución no ocurrió sino en 1834, por Cédula de 6 de septiembre.

### III. COMPAÑÍAS DE COMERCIO EXTRANJERAS

INMEDIATAMENTE que Felipe V se hizo cargo del trono, como para consolidar en lo económico las relaciones familiares de los dos reinos, celebró un contrato con la Real Compañía de Guinea, obteniendo Francia de esta manera magníficas posibilidades en los mercados americanos.

La Guerra de Sucesión, como dice Hussey,<sup>1</sup> no fue en gran parte otra cosa que una guerra por el control de las riquezas de América, y Francia recogió, como premio por su ayuda, la garantía del monopolio del comercio de esclavos y una tácita licencia para el trabajo de sus traficantes.

#### *La Compañía de Guinea*

El contrato con la Compañía de Guinea obtuvo la real aprobación por Cédula de 27 de agosto de 1701. Su duración fue fijada en 10 años, tiempo durante el cual los franceses introducirían en Indias 48 000 negros bajo la condición de que no fuesen de Cabo Verde ni de la Mina por considerárseles como poco a propósito para las Indias; aunque el autorizado historiador cubano José Antonio Saco duda de que fuese en realidad éste el motivo verdadero, pues en años anteriores los negros de Cabo Verde habían

<sup>1</sup> Roland Dennis Hussey, *The Caracas Company, 1728-1784*. Cambridge, 1934, p. 35.

sido preferidos a los de otras partes y aún se pagaban mucho más caros.<sup>2</sup> En Maracaibo, Santa Marta, Cumaná y las islas de Barlovento, no podrían venderse los negros a un precio mayor de 300 pesos.

La Compañía obtuvo licencia para extraer o introducir libres de todo derecho, los géneros y frutos que necesitase para el mantenimiento de los negros durante la navegación o en las factorías que ella estableció en los puertos de Indias. Estos géneros y frutos no podrían ser objeto de comercio, y a fin de impedir que esta franquicia sirviese de pretexto para el desarrollo del comercio clandestino con los franceses, quedó establecida la pena de muerte para los súbditos españoles que comprasen efectos de esta procedencia por valor de más de 100 pesos.

Sin embargo, a pesar del rigor de la pena, este comercio se produjo en proporciones considerables, y los franceses llegaron a traficar libremente en todas partes sin que las autoridades pudiesen impedirlo, y aun muchas veces con la anuencia de éstas, pues durante los largos años de la Guerra de Sucesión algunas colonias quedaron expuestas a grandes penurias y el abastecerlas de lo indispensable fue uno de los problemas de mayor gravedad que tuvieron que resolver los gobernantes indianos. En más de una ocasión, las naves francesas contribuyeron a aliviar la aguda escasez de alimentos que se sintió en las colonias de menores recursos.<sup>3</sup> En realidad, durante todo el tiempo que duró el

<sup>2</sup> José Antonio Saco, *Historia de la esclavitud de la raza africana en el Nuevo Mundo y en especial en los países américo-hispanos*. La Habana, 1938. T. 1º, p. 174.

En efecto, lo que da la razón a Saco, en 1704 la Compañía representó exponiendo el error de esta prohibición y en apoyo de su instancia mostró algunas cartas de varios vecinos de Cartagena y de Panamá. Real Cédula de diciembre 30, 1704.

<sup>3</sup> E. Arcila Farías, *Economía colonial de Venezuela*. México, 1946, pp. 162-63.

contrato, que fue justamente el de la guerra, la Compañía de Guinea disfrutó del comercio de Indias, si bien dentro de las estrechas limitaciones impuestas por la lucha armada.

Este asiento, como es fácil pensar, halló una tenaz oposición por parte de los mercaderes de Cádiz y Sevilla, a quienes no se ocultaban los riesgos que para sus privilegios en el comercio americano representaba la actividad de la Compañía, y la oposición también de muchos de los funcionarios españoles de los puertos americanos, pues a pesar de las reiteradas órdenes del monarca, y algunas veces por las mismas razones políticas que en el propio suelo de España agitaron las pasiones, le ofrecieron resistencia y le causaron molestias aun en sus negocios lícitos.<sup>4</sup> La Corona intentó en varias ocasiones reducir los negocios de la Compañía a los términos convenidos, y dio órdenes para que no se tolerase la venta de géneros y de víveres que fueran introducidos bajo pretexto de estar destinados al consumo de los negros. Pero de ninguna manera los franceses llegaron a ser detenidos en su comercio, y, bien autorizadamente, o bien en franca violación del contrato y de las terminantes disposiciones del monarca español, continuaron abasteciendo los mercados americanos.

### *La Compañía de Inglaterra*

Inglaterra miraba con envidia el privilegio obtenido por Francia, y al celebrarse en 1713 el tratado de Utrecht, que

<sup>4</sup> El 23 de diciembre de 1704 el rey emitió una Cédula circular ordenando el buen trato a los franceses y el fiel cumplimiento del contrato, en vista de la actitud hostil asumida por los oficiales reales y los gobernadores, en especial por el de Cartagena, contra quien la Compañía presentó queja al monarca.

puso fin a la participación inglesa en la Guerra de Sucesión, reclamó para sí el tráfico de negros, arrebatándole al comercio francés una de sus más valiosas conquistas. La Compañía de Guinea fue en esta forma suplantada por la Real Compañía de Inglaterra; pero la liquidación de las cuentas que dejó pendientes la obligó a mantener factores o representantes en América hasta dos años más tarde.

Francia no se resignó a esta pérdida, y en 1717 el gobierno formuló un proyecto para la fundación de una compañía a imitación de la inglesa, bajo el nombre de Compañía de las Indias Occidentales, lo que evidentemente constituía un reto a su victoriosa contendedora y a la misma España, pues dicha empresa no podía sino estar dirigida a continuar directamente con los coloniales el comercio que la cancelación del contrato había cortado legalmente. Este proyecto alarmó a la Corona, y el virrey de Nueva España fue advertido sobre los propósitos del gobierno francés, recomendándosele que a partir de ese momento tuviese especial cuidado en celar la entrada de mercaderías extranjeras.<sup>5</sup>

Por Cédula de 26 de marzo de 1713, la Compañía de Inglaterra entra en ejercicio del nuevo asiento. En virtud de este contrato, la Compañía se comprometió a introducir en los dominios españoles en América 144 000 negros en 30 años, contado el tiempo a partir del 1º de mayo siguiente, a razón de 4 800 anuales. Por cada negro de la medida regular de 7 cuartas, no siendo viejo ni con defectos, pagaría 33 pesos escudos de plata y un tercio, cantidad en la cual estarían comprendidos todos los derechos sin que se le pudiese pedir otro. Este impuesto único recaería sobre los pri-

<sup>5</sup> Real Cédula de noviembre 1º, 1717. *Reales Cédulas*, V. 38, f. 120. A. G. N. Méx.



meros 4 000 introducidos cada año, ya que del impuesto sobre los 800 restantes le hacía merced el rey. Y si las necesidades de las colonias reclamasen un número mayor de esclavos, pagaría en la Corte 16 pesos escudos y 2 tercios por cada negro de exceso sobre los 4 800. La Compañía se comprometió a anticipar a la Corona 200 000 pesos, que serían cancelados en los diez últimos años de la contrata.

Los esclavos negros podría conducirlos en naves inglesas o españolas e introducirlos en cualquiera de los puertos del Mar del Norte en donde hubiese oficiales reales o tenientes de éstos. En los puertos de Barlovento, de Santa Marta, Cumaná y Maracaibo, no podría venderlos a más de 300 pesos por cabeza, o sea el mismo precio que le fue señalado a la Compañía de Guinea. En Nueva España y Tierra Firme se le dejaba en libertad de negociarlos al mejor precio que pudiera.

Por el Río de la Plata podría introducir cada año hasta 1 200 piezas, de las cuales 800 estarían destinadas a Buenos Aires y las 400 restantes para las "Provincias de Arriba" y reino de Chile; en esta parte se le señalarían algunas porciones de tierra para el cultivo y para la cría de ganado, con el objeto de producir lo necesario para el mantenimiento de los negros. Por el uso de estas tierras y por sus frutos, la Compañía no pagaría renta ni derecho alguno.

El producto de la venta de los esclavos en toda América podría extraerlo en plata, libre de derechos, o en frutos, pagando los derechos correspondientes, en las flotas o en los galeones u otros navíos de guerra, y su entrada en España sería completamente libre.

El factor inglés estaba autorizado, previo permiso de los gobernadores, para visitar las naves de cualquier nacionalidad que llegaren a las costas americanas, y los negros de

contrabando que encontraren en ellas serían decomisados y entregados a la Compañía sin costo alguno. Pero los propios navíos de la Compañía quedaban sujetos a inspección, de carácter sanitario en primer lugar, pues no podían entrar en puerto sin que antes justificasen los capitanes no haber en ellos enfermedad contagiosa; y en segundo lugar, de carácter fiscal, ya que los oficiales reales debían pasar revista a sus cargamentos y decomisar la mercadería que hallaren de contrabando, sin que la pena se extendiese al resto de la carga y a la embarcación misma como era de rigor en otros casos en que se trataba de naves de particulares o de otras compañías. Los bastimentos que desembarcasen para el sustento de los negros y de los empleados de la Compañía, no pagarían derecho, y los rezagos que quedasen en peligro de corromperse podría venderlos con intervención de los oficiales.

Las naves de la Compañía gozaban de la facultad de poder ir libremente de un puerto a otro, libertad que no tenían las naves españolas, y de regresar indiferentemente a España o a Inglaterra, limitándose en este último caso a enviar relación individual de la carga, y asimismo zarpar desde cualquiera de los puertos de la Gran Bretaña sin que tuviesen necesidad de pasar después por ante la Casa de Contratación.

Tanto el rey de España como el de Inglaterra serían accionistas de la Compañía, cada uno de ellos en una cuarta parte del capital. Los asentistas convinieron en que si el rey de España no pudiese pagar un millón de escudos o la cantidad que se juzgase necesaria anticipar, ellos la aportarían de su cuenta cobrando el 8 por ciento, y si ocurriesen pérdidas, el rey las sufriría proporcionalmente. Ambos monarcas designarían dos directores que residirían en Londres,

más uno con residencia en Cádiz y otros dos en Indias para que interviniesen en las cuentas y negociaciones de la Compañía, cuyos deudores serían apremiados a pagarle tal como si se tratase de deudas contraídas con la Real Hacienda.<sup>6</sup> Por la lectura de estas cláusulas del contrato podría pensarse que la Compañía estaba destinada a llevar una vida de perfecta comunidad de intereses con la Corona española y que ésta le daría, por su propia conveniencia, todo el amparo que fuera preciso. Sin embargo, las cosas ocurrieron de una manera muy diferente, y lo que veremos será una constante pugna que condujo aun al empleo de las armas, pues el monarca español trató por todos los medios de sacudirse las condiciones que se vio obligado a aceptar en Utrecht, mientras que Inglaterra no se limitó a defender los privilegios obtenidos, sino que abusó de ellos en numerosas ocasiones y buscó siempre, unas veces por las vías de la persuasión y otras por las de la fuerza, nuevas ventajas y favores.

### *El navío de permisión*

Por el asiento ajustado en 1713, la Compañía no sólo obtuvo el comercio exclusivo de negros, sino que logró también un permiso para conducir todos los años un navío con 500 toneladas de mercadería inglesa para Veracruz, Cartagena y Portobelo. Este navío se multiplicó, y andando el tiempo ya no fue uno sino varios los navíos que envió a esos puertos. Obtuvo asimismo licencia para enviar, por una sola vez, un navío de 300 toneladas a las islas Canarias.

<sup>6</sup> *Asiento ajustado entre las dos Majestades Catholica y Britanica, sobre encargarse la Compañía de Inglaterra de la introducción de esclavos negros.* Madrid, 1713, pp. 2-19.

Ocurrió que en los años de 1714 a 1716 la Compañía no pudo despachar el navío de Indias, y para indemnizarla de estas 1 500 toneladas que dejó de embarcar, se convino en que durante los diez años siguientes, o sea, hasta 1727, el buque había de ser de 650 toneladas.<sup>7</sup> Pero como este despacho quedó interrumpido en varias ocasiones por motivos de guerras, se prolongó la licencia una y otra vez y en realidad su duración fue igual a la del contrato.

### *Los ingleses en Nueva España*

Este “navío de permisión”, como se llama en los documentos, determinó que la Compañía inglesa tuviese un papel muy importante en el comercio de Nueva España durante casi toda la primera mitad del siglo XVIII, pues la mayor parte de la carga, si no la totalidad de ella, era conducida directamente a Veracruz. Esto dio lugar a que los ingleses estableciesen factorías aun en la propia ciudad de México, y a que se internasen muy profundamente en la Nueva España. La presencia de los ingleses dio origen a numerosos incidentes y despertó temores de todo orden, tanto político como económico y religioso, pues con sobrada razón las autoridades temían que estos representantes de un imperialismo agresivo y en pleno periodo de expansión, tratasen de obtener información militar y de fomentar la deslealtad de los coloniales.

Los religiosos, por su parte, veían peligro en la presencia de quienes fueron y continuaban siendo los más encarnizados enemigos del catolicismo. Por esto los ingleses eran

<sup>7</sup> Real Orden, en Sevilla, julio 21, 1732. *Reales Cédulas*, V. 51, f. 360. A. G. N., Méx.

celados estrechamente, se vigilaban sus pasos y desde el púlpito salían terribles advertencias contra ellos. Se les consideraba algo así como un temible elemento catalítico que si se le dejaba entrar en contacto con la sociedad de Nueva España, la descompondría en sus diversos elementos provocando una catástrofe social. También los comerciantes de España y de México temían con mucho fundamento que los hábiles mercaderes de Albión, a los que apoyaba un ejército y una armada poderosos y un espíritu aventurero y audaz, les arrebatasen sus mercados. Para prevenir estos peligros, algunos de ellos supuestos, pero otros muy reales, un cordón aislador de precauciones y amenazas rodeó a los factores ingleses, a sus empleados y criados.

Fue en 1721 cuando los ingleses obtuvieron licencia para internarse libremente por todo el territorio de Nueva España. Hasta entonces, conforme a la cédula de 1713, no podían pasar más allá de los puertos. Inmediatamente el factor de la Compañía se trasladó de Veracruz a México y sus empleados se dirigieron a todas las ciudades del reino, llegando hasta los propios Reales de Minas.

El comercio de México se alarmó ante esa inusitada actividad de los ingleses y de las licencias que se les habían otorgado, y en noviembre de 1723 el Consulado representó ante el virrey sobre los perjuicios que se seguían y sobre los celos que le producía el que la nación inglesa se internase con motivo del despacho de sus mercaderías. El virrey dio traslado de esta representación al Consejo de Indias, añadiendo la noticia de que el navío anual no venía arreglado a la autorización y excedía en muchas toneladas a las 650 de la licencia. Respondió el Consejo que las razones y noticias comunicadas por el Consulado de México coincidían con la representación hecha por el comercio de Andalucía

y que se hallaban corroboradas por el comandante de los últimos galeones que habían regresado a España.

El Consulado de México explicó que había una estrecha conexión económica entre los mineros y los *aviadores*,<sup>8</sup> y entre éstos y los principales hombres del comercio mexicano, por lo que a éste se le seguía un gran daño no sólo del exceso de mercaderías, sino de la internación de los factores y empleados de la Compañía, “pues resultaría de esto que los ingleses pusiesen sus factorías en los asientos de minas, recogerían la plata y oro y darían motivo a que los mineros faltasen a los aviadores, éstos a sus principales, y cesaría la labor de las minas poniéndose todos en quiebra y sólo los ingleses sacarían el oro y la plata”.<sup>9</sup> Se advierte en estas palabras que el Consulado trataba de evitar que el gran comercio de México perdiese sus negocios en los Reales de Minas, ya que los ingleses estaban en condiciones favorables para vender sus efectos a precios más bajos de los que podían ofrecer los nacionales. La alusión a los metales preciosos no era sino un recurso para intimidar a la Corona en una época en que todos los gobiernos cultos estimaban que la riqueza de una nación estaba en íntima relación con el volumen de metales preciosos de que disponían.

La representación del Consulado de Andalucía denunciaba los excesos que con la permisión del navío anual ejecutaban los ingleses, introduciendo de contrabando géneros y ropas en las Américas y “el intento que tenían de esta-

<sup>8</sup> *Aviadores*, se daba este nombre a los mercaderes que, como subordinados o agentes de las casas comerciales importantes, surtían a los pequeños comercios locales y en especial a los Reales de Minas de todos los implementos, géneros y víveres necesarios, esto es, de los *avíos*, de donde deriva la palabra.

<sup>9</sup> Real Cédula de Luis I de 11 de mayo de 1724. *Reales Cédulas*, V. 44, f. 291. A. G. N., Méx.

blecer en ellas factorías asegurando a cualesquier individuos de comercio que quisiesen poner en sus cajas los caudales que tuviesen, se los entregarían en España u otra parte con letras o crédito con el premio de un 8 por ciento, de que no sólo resultarían los gravísimos perjuicios que se dejan considerar si se llegase a poner en práctica esta idea, sino también el daño que se debía temer a las costumbres y a la religión católica de que con tanta libertad se radicasen los ingleses tierra adentro".<sup>10</sup> El traslado de fondos por el sistema de letras de cambio afectaba las rentas reales, pues los caudales que se conducían de unos a otros puertos de América o a los de España, pagaban un impuesto. Este argumento sin duda debió hacer meditar al gobierno metropolitano, y acaso influyó mucho más que los anteriores para que se derogase la Cédula de 27 de septiembre de 1721, que concedió a la Compañía Inglesa la facultad de internar la mercadería que no pudiese vender en los puertos de su destino, mandándose observar lo previsto en el asiento celebrado en 1713.<sup>11</sup>

En el mismo año, una segunda cédula, que ratificó la prohibición de que la Compañía pudiese internarse, dispuso que los factores residiesen en Veracruz, como lo habían hecho siempre, y no en México, como lo habían ejecutado y en donde aparentemente proyectaban radicarse.<sup>12</sup> Esta disposición se cumplió inflexiblemente, pues en 1727 el virrey participó a España que había llegado a Veracruz el navío de permisión más un paquebote con negros y víveres, y que estaba "en exactísima" observación lo mandado por

<sup>10</sup> Real Cédula de Luis I de 11 de mayo de 1724. *Reales Cédulas*, V. 44, f. 291. A. G. N., Méx.

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> Real Cédula de Felipe V, de 13 de diciembre de 1724. *Reales Cédulas*, V. 44. A. G. N., Méx.

el rey sobre que no se permitiese la internación de las mercaderías inglesas; que los factores se hallaban reducidos a Veracruz sin permitirseles el menor movimiento dentro del reino, a tal punto que uno de sus dependientes que, para curarse de una grave enfermedad había ido a un pueblo poco distante, lo hizo regresar al puerto con cuatro dragones una vez que pudo hacer el viaje sin peligro para su vida.<sup>13</sup>

Pero el monarca no parecía ser tan inflexible como su virrey en Nueva España. El año anterior ya había cedido parcialmente al autorizar a la Compañía para que dos o tres de sus empleados, ingleses o españoles, pudiesen dirigirse a cualquier lugar del interior con el solo objeto de vender los negros, debiendo restituirse a la factoría en Veracruz una vez cumplida esta misión;<sup>14</sup> pero se recomendó al virrey que celara mucho a los agentes de la Compañía que se internaran, a fin de no permitirles excesos y que a los delincuentes los castigara en la misma forma que lo serían en España.<sup>15</sup> El virrey comunicó que había obedecido las dos órdenes precedentes, advirtiendo al propio tiempo los inconvenientes que podían resultar de esta práctica.

Pero esas disposiciones fueron dictadas, puede decirse, sobre el vacío, ya que había una orden anterior que decretaba la suspensión del comercio con Inglaterra debido a la tirantez de relaciones existentes entre ambos países y a la inminencia de una guerra que parecía inevitable y que estalló un poco más tarde. Al producirse el conflicto, todos

<sup>13</sup> Real Orden de marzo 30, 1727. *Reales Cédulas*, V. 46, f. 59. A. G. N., Méx.

<sup>14</sup> Real Orden de 4 de abril de 1727. *Reales Cédulas*, V. 46, f. 70. A. G. N., Méx.

<sup>15</sup> Real Orden de 5 de abril de 1727. *Reales Cédulas*, V. 46, f. 72. A. G. N., Méx.



los bienes de la Compañía fueron embargados; pero al firmarse la paz convino España en restablecerla en todos sus privilegios y ponerla en posesión de los bienes que se le habían tomado.<sup>16</sup> En 1741, cuando España se disponía a entrar en guerra con Inglaterra, los factores fueron trasladados a Toluca, ordenando el virrey que se les asistiese con el caudal correspondiente según el número de individuos y sus grados, a fin de que pudieran mantenerse mientras durara la guerra, aparte de que no convenía que permaneciesen libres en Veracruz siendo testigos de los preparativos de la plaza para ponerla en estado de defensa. Pero el rey dispuso que fuesen enviados a España, desechando la idea de trasladarlos a Jamaica, como se había solicitado.<sup>17</sup>

### *La Compañía inglesa y el contrabando*

Durante el dilatado tiempo en que la Compañía inglesa estuvo en el goce de sus privilegios, fue evidente que introdujo de contrabando grandes cantidades de mercancías, pues la libertad para conducir todos los géneros y víveres necesarios para el mantenimiento de sus factorías, constituía una amplia brecha en el sistema mercantil español. Y otra brecha quizá más amplia y difícil de cerrar fue el navío anual, a cuyo amparo, según sospechas muy bien fundadas, introdujeron los ingleses en México gruesas cantidades de géneros.

<sup>16</sup> Real Cédula de diciembre 14, 1729. *Reales Cédulas*, V. 48, f. 307. A. G. N., Méx.

<sup>17</sup> Reales Órdenes de enero 11 y marzo 5 de 1742. *Reales Cédulas*, V. 62, ff. 26 y 41. A. G. N., Méx.

Durante los 37 años en que la Compañía operó en América, no cesó el rey de estar dirigiendo órdenes a los funcionarios para que impidiesen este contrabando y reprimendas por su tolerancia; pero constantemente recibía noticias y pruebas de que esas órdenes no se cumplían. Veamos, por ejemplo, una Cédula de Luis I, de 1724, en donde dice el monarca que “respecto de no haber sido suficientes las repetidas amonestaciones a los Ministros de Indias para que no permitan las ilícitas introducciones, ordeno por despacho de esta fecha al corregidor y oficiales reales de Veracruz que celen la más puntual observancia de esta resolución, con la advertencia de que si se averiguase haberse introducido por aquel puerto géneros prohibidos, aunque sea con probanza irregular y privilegiada, se les considerará cómplices y se procederá contra ellos con todo rigor para que sirva de escarmiento”.<sup>18</sup> A pesar del tono amenazador y conminatorio de esta orden, no se corrigió el mal que ella quería remediar.

A la anterior siguen otras órdenes dirigidas a los funcionarios de Veracruz, aunque escritas en un tono moderado, limitándose a hacer recomendaciones, sin insinuar penas ni represalias ni nuevos procedimientos de inspección y de control del comercio inglés. Como tipo de esta clase de órdenes podemos tomar una de 1732, en la que se dice que, bajo el pretexto de provisiones para el sustento de los negros, no debía permitirse la introducción de efectos de tráfico ilícito, por lo que al tiempo de almacenar sus provisiones se pasaría al público reconocimiento de cada cosa, cuidando que no se vendan “porque suele acaecer que con título de que son para el sustento de los

<sup>18</sup> Real Cédula de marzo 11, 1724. *Reales Cédulas*, V. 44, f. 291. A. G. N., Méx.

negros, se extienden a comerciarlos con perjuicio de los que llevan las flotas y registros, y del que resulta de la extracción de su importe en plata, procurará vuestra señoría y vuestras mercedes, limitarles estas negociaciones a lo preciso del citado capítulo 23 del asiento de 1713".<sup>19</sup> Esta orden evidentemente contrasta con la Cédula de 1724, pues no pasa de recomendar el fiel cumplimiento del contrato.

Pero el año siguiente fueron dictadas, para el interventor real del asiento en Veracruz, unas instrucciones que revisten especial importancia, pues modifican los procedimientos y fijan nuevas normas que tendrán posterior repercusión. Se admitía en estas instrucciones que los factores ingleses para facilitar su comercio clandestino se habían valido del cauteloso medio de introducir en dos o en tres embarcaciones los negros que habrían podido conducir en una sola, disfrutando por este medio de un continuo tráfico, no sólo en la introducción de los géneros ilícitos, sino también en la extracción de los más preciosos frutos, que no debía dispensárseles sino en casos expresamente determinados por esas mismas instrucciones. Comunica el rey que para evitar que continuase este abuso, había dado órdenes a Tomás Geraldino, director de Su Majestad ante el Consejo de la Compañía en Londres, para que procurase establecer por regla general una pieza de negro por cada tonelada de buque, o que a lo menos no bajasen de 80 negros de todas las edades por cada 100 toneladas.

En las instrucciones dadas al oficial interventor de Veracruz, se le manda que los víveres para el sustento

<sup>19</sup> Real Orden dirigida al gobernador y oficiales reales de Veracruz. Julio 21, 1732. *Reales Cédulas*, V. 51, ff. 306-319. A. G. N., Méx.

de los negros que se desembarcaran en dicho puerto, debían ser almacenados bajo tres llaves. Una la tendría este oficial, otra el gobernador y la tercera el factor inglés. De este almacén no podría retirarse ninguna porción de víveres sino con asistencia del inglés y de los dos funcionarios. Cuando la nave partiese, sólo se permitiría la venta del residuo que estuviese expuesto a corromperse, verificándose primero si la introducción estuvo limitada a la cantidad que podían haber consumido los negros.<sup>20</sup>

Pero había una cuarta llave que abría a la Compañía todas las puertas, que era el dinero y los generosos obsequios de los ingleses para las autoridades aduaneras.

La Corona tenía informes de que la Compañía estaba sobornando a los funcionarios reales de Veracruz y que, gracias a este malicioso procedimiento, lograba introducir ilícitamente géneros y víveres y extraer frutos y metales preciosos. La Corona entró en sospechas cuando en octubre de 1734 arribó a Veracruz una balandra inglesa con 100 barriles de licores, manteca y bacalao, los que no se permitieron desembarcar por orden del virrey, quien negó la licencia en virtud de las ya citadas instrucciones de 1733. Comunicó el monarca que, estimándose excesiva la cantidad de licores "y más frecuentes las embarcaciones de introducción de lo que daba a conocer el informe de los oficiales reales, se debe recelar hagan de ellos negociaciones, o sirvan las sobras para gratificar a los que tienen la obligación de celar la observancia del Tratado".<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Instrucciones para Juan de Avila, Factor Oficial Real para la intervención de negros. Julio 22, 1733. *Reales Cédulas*, V. 52, f. 73. A. G. N., Méx.

<sup>21</sup> Real Orden de marzo 22, 1735. *Reales Cédulas*, V. 54, f. 60. A. G. N., Méx.

Noticias concretas sobre estos hechos llegaron al Consejo por conducto del director en Londres, Tomás Geraldino, quien informó que el navío *Don Carlos*, que entró en Veracruz en enero de 1733, conducía una gran cantidad de víveres. Sin embargo, los oficiales reales de dicho puerto nada comunicaron acerca de la carga de este navío. El mismo Geraldino envió una información aún más precisa, pues dijo que la nave *La Real Carolina* llevaba en su partida de gastos un sobrecargo que se dio por distribuido en regalos, los que no podían tener otro objeto que el de facilitar el comercio clandestino y la extracción de su producto en plata, como se comprobó a su regreso en que llevó por alto una gruesa cantidad de plata embarcada en barriles de carne que se dieron por registrados con sólo el comiso de cinco varas de género sobre el cual remitieron autos el gobernador y los oficiales reales de Veracruz.<sup>22</sup>

A pesar de la gravedad de estas faltas el rey no ordenó castigos y ni siquiera una investigación de los hechos, sino que se limitó a comunicar al virrey el informe de Geraldino acerca de que en la memoria de gastos del navío anual *La Real Carolina* se incluyeron dos partidas, la una de 6 707 pesos con título de *regalos a varios*, y la otra de 5 533, con el de *gastos extraordinarios*. Comentaba el monarca que, atendiendo al celo de los ministros de Veracruz, no se persuadía de que para la introducción lícita de aquellos géneros que por facturas debía constarles, pusiesen embarazo alguno, de manera que los ingleses se vieran obligados a vencer esta resistencia por medio de gratificaciones y que mucho menos creía que no siendo cosas comprendidas en la autorización pudiesen faci-

<sup>22</sup> *Ibid.*

litar su entrada. Y no habiendo el fallecido director Avila dado cuentas de los motivos que tuvo para dejar de impugnar las susodichas partidas, debía prevenirse a la persona que le sucediese en el cargo sobre que no las admitiese en las futuras memorias de gastos.<sup>23</sup> Como puede advertirse no se tomaron medidas eficaces para detener la perniciosa práctica.

Sin embargo en otras partes de América la Compañía de Inglaterra no pudo actuar con tanta libertad, pues si este tráfico de contrabando no llegó a ser extinguido radicalmente, por lo menos quedó reducido a proporciones insignificantes. En la provincia de Caracas fue severamente controlado por la Compañía Guipuzcoana, la que, aparentemente, recibió órdenes secretas de vigilar de manera estrecha a los ingleses y de impedir por todos los medios que continuasen su comercio en esta provincia, en donde había alcanzado un desarrollo excepcional. La Guipuzcoana puso agentes suyos en los barcos ingleses y llegó hasta tomarlos a mano armada como "buenas presas". Las relaciones entre las dos compañías se hicieron tan tirantes, que en 1743 la flota inglesa atacó a La Guaira para destruir a la Guipuzcoana.<sup>24</sup>

Aunque la situación no llegó a tales extremos en todas partes, en general los ingleses hallaron oposición y, como ya vimos, sus factores sufrieron numerosas molestias, si bien, muchas de éstas tuvieron como causa los temores de orden político y religioso que su presencia suscitaba. En 1731, el ministro inglés en Madrid se quejó ante la Corte de que, a pesar de las órdenes expedidas por el rey

<sup>23</sup> Real Orden de julio 31, 1735. *Reales Cédulas*, V. 55, f. 166. A. G. N., Méx.

<sup>24</sup> E. Arcila Farías, *op. cit.*, pp. 190-92.

para que los armadores españoles en América no hostilizaran a las embarcaciones inglesas, eran de todas maneras perseguidas bajo el pretexto de impedir el comercio ilícito, no sólo por quienes tenían patentes de algunos gobernadores para las empresas de corso, sino aun por quienes carecían de ellas sin que dichos gobernadores prestasen oídos a las quejas de los ingleses ni los indemnizaran por las pérdidas que hubieran sufrido. Esta reclamación fue presentada sobre todo a causa de los actos hostiles de la Compañía Guipuzcoana, y dio origen a una Real Cédula dirigida a los gobernadores y virreyes de Indias, ordenándoles que no permitieran que ningún súbdito español hiciese vejaciones a los ingleses que surcasen los mares cuya navegación les estaba permitida.

Ordenó también el rey que se oyeran y admitieran las quejas que presentasen los ministros o cabos ingleses, que se les administrara justicia y se les diese testimonio de lo actuado, "haciéndoles satisfacción por los daños que hubiesen padecido injustamente". Los gobernadores serían responsables de todos los excesos que cometieran los armadores, pues antes de dar patentes para navegar, debían examinar la calidad de las personas y tomarles fianza satisfactoria.<sup>25</sup>

### *El comercio de negros y la Compañía inglesa*

No disponemos de datos acerca de la cantidad de negros que la Compañía inglesa introdujo en Nueva España. Esto habría que averiguarlo en los archivos españoles, o

<sup>25</sup> Real Cédula de enero 18, 1732. *Reales Cédulas*, V. 51, f. 482. A. G. N., Méx.

mejor aún, en los de la Compañía en Londres, ya que los impuestos los pagaba la Compañía en la Corte y no en los puertos de América, de modo que no era preciso que quedara constancia en la Real Hacienda de Indias. Los oficiales reales interventores enviaban relaciones a España para los efectos de las cuentas que ahí se llevaban; pero la información más precisa la enviaba el director por Su Majestad ante el consejo directivo de la Compañía en Londres. Sin embargo, el ya citado factor Juan de Avila, nombrado por el rey para que interviniese en los negocios del asiento en Veracruz, envió a España en 1733 un informe según el cual desde el 6 de abril de 1716 hasta el 27 de julio de aquel año, entraron por Veracruz 2 049 y  $\frac{1}{8}$  de *negros piezas de Indias* en 2 212 cabezas de ambos sexos.<sup>26</sup>

Antes de continuar, conviene explicar este término, un tanto confuso, de "negros piezas de Indias" que aparece en el contrato y que tan a menudo se emplea en los documentos relativos a la Compañía inglesa. Conforme puede deducirse del contrato de 1713, se entendía por "negro pieza de India" un negro que tuviese 7 cuartas de estatura, siendo joven y sin defectos. Cuando varios negros llenaban las dos primeras condiciones, pero no llegaban a la estatura reglamentaria, se sumaba el número de cuartas que medían en conjunto y el resultado se dividía por 7. Si su tamaño era correcto, pero presentaba algún defecto o eran un poco viejos, bajaban de categoría y se les consideraba, por ejemplo, como de  $\frac{3}{4}$  de pieza. Esto explica las fracciones de negros que aparecen

<sup>26</sup> Cartas del factor interventor de la Compañía en Veracruz, Juan de Ávila, de 22 de agosto y 15 de noviembre de 1733, citadas en Real Orden de julio 20, 1735. *Reales Cédulas*, V. 55, f. 91. A. G. N., Méx.



en las cuentas y en los informes, como en el de Ávila, y por consiguiente el número de "cabezas" es siempre mayor al de "piezas". Por esto, cuando el contrato señala que la Compañía quedaba obligada a introducir en América anualmente 4 800 negros piezas de Indias, debe entenderse que esa cifra representa un número superior de individuos.

La cantidad dada por Ávila, de 2 212 cabezas de esclavos introducidas por Veracruz en el largo período de 17 años, es muy baja, pues arroja un promedio anual de sólo 130 negros.

Los precios corrientes establecidos por la Compañía para la venta de los negros en Veracruz, eran los siguientes: 300 pesos siempre que fueran pieza completa, hembra o varón, indistintamente. Los varones que no llegaban a "pieza completa" los vendían a 260 pesos, y las hembras de la misma calidad, a 270.

Los negros tomados a los barcos contrabandistas por la armada y las autoridades españolas, debían serle vendidos a la Compañía al precio de 110 pesos por cabeza, más 33 pesos y un tercio por concepto de derecho, de manera que al revenderlos la Compañía hacía una utilidad del ciento por ciento o más, tal vez. Éste no era un renglón despreciable, pues los apresamientos se producían con frecuencia. En el solo año de 1734, la armada de Barlovento entregó a la factoría de Veracruz 36 cabezas.<sup>27</sup>

Los ingleses establecidos en Veracruz llevaban una vida que podría semejararse a la que hacían en sus propias posesiones. Los factores residían en las afueras del puer-

<sup>27</sup> Real Cédula de diciembre 24, 1734. *Reales Cédulas*, V. 53, f. 214. A. G. N., Méx.

to, con sus empleados y sus criados ingleses, rodeados de todas las comodidades que la época podía ofrecer y sus despensas se mantenían bien provistas de licores y víveres traídos de Londres. La casa tenía amplios jardines y grandes terrenos anexos, tomados en arrendamiento para que los negros trabajasen la tierra y cosechasen la mayor parte de los frutos de su consumo. Pero un sangriento episodio (la muerte que uno de los criados ingleses dio a un religioso al que, en cierta noche, tomándole por un ladrón, le hizo un disparo) dio motivo a que se les mandase residir en la propia ciudad.

La Compañía prestó servicios a la Corona, aunque no de la importancia de los que prestaron las compañías nacionales. En 1728, por ejemplo, el reparto de los situados de los presidios de Barlovento, que estaba a cargo de la armada de este nombre, fue ejecutado por el navio de permisión anual y por otros dos paquebotes ingleses.<sup>28</sup>

La Compañía de Inglaterra corrió con el asiento de negros durante 37 años, pues vencido el contrato, fue renovado por el tratado de Aquisgrán de 1748; pero esta prórroga duró muy poco, pues por el tratado de El Retiro, de 1750, mediante el pago de 100 000 libras esterlinas la Gran Bretaña cedió el derecho que había obtenido y abandonó la reclamación de resarcimientos por los perjuicios que alegaba haber sufrido.<sup>29</sup>

<sup>28</sup> Real Orden de julio 20, 1729. *Reales Cédulas*, V. 48, f. 97. A. G. N., Méx.

<sup>29</sup> José Canga Argüelles, *Diccionario de Hacienda*. Madrid, 1833, T. 1º, p. 105.

## IV. FERIA DE LAS FLOTAS

SUCINTAMENTE explica Veitia Linage los dos términos que a menudo se confunden, de *armadas* y *flotas*. Dice: "Armada estuvo entendida antiguamente, cuando pocos navíos se disponían y juntaban para pelear; y flota, cuando eran muchos: así consta en una ley de las Partidas; pero después con más propiedad se llamó armada la que se compone de navíos de guerra, y flota la de los que son de mercancía".<sup>1</sup> Explica, además, que había en España una Armada Real de la Guardia de la Carrera de las Indias, la que vulgarmente llamaban *galeones*. Tenemos, pues, que la flota era el grupo de navíos mercantes que se unían para navegar, y armada o galeones, los de guerra que los custodiaban.

La navegación de Sevilla a los puertos de las Indias se hizo desde un comienzo en naves sueltas y sin custodia. Pero el comercio, y en particular la Corona, se resintió de este sistema a causa de las sensibles pérdidas que padeció de mano de los piratas y corsarios franceses, holandeses, ingleses y moros, que merodeaban por las costas de Andalucía y allí esperaban, como perros de presa, el paso de los indefensos navíos que llegaban de las Indias Occidentales con su carga de frutos preciosos y de caudales obtenidos por rescates y de las minas. Cuenta Veitia Linage, que para defender estas naves de los

<sup>1</sup> Joseph de Veitia Linage, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*. Buenos Aires, 1945. L. II, Cap. IV, 2.

asaltos cada vez más frecuentes, fue creada en 1521 una armada con el nombre de *Armada de Habermas*, para que guardase las costas de Andalucía y del Algarbe. Pero en el año siguiente de 1522, viendo que continuaban las depredaciones de los corsarios, se mandó formar otra armada para que recorriese toda la costa hasta las Azores y cuyo sostenimiento se haría a costa de los metales preciosos, perlas y otras mercaderías que se condujeren a América, prorratándose el gasto entre los embarcadores.<sup>2</sup> De esta resolución tomó su origen no sólo la Armada Real de la Guardia de la Carrera de Indias, sino también el muy conocido *impuesto de avería*.

La creación de estas fuerzas marítimas no modificó en modo alguno el tráfico de naves sueltas, hasta que en 1543, a causa de la reanudación de la guerra con Francia, se ordenó que en adelante estas naves debían navegar en flotas y se fijó la salida periódica de éstas. A partir de ese momento, sólo naves mayores de 100 toneladas de porte y en grupos de diez podrían hacerse a la mar con destino al Nuevo Mundo. Se establecieron dos salidas anuales, una en marzo y la otra en septiembre. Cada flota sería protegida por un barco de guerra, equipado y sostenido por medio del citado *impuesto de avería*, que acompañaría el convoy hasta que se dispersase en el Caribe, situándose luego en La Habana en donde se dedicaría a perseguir los barcos piratas que navegaban por aquellos mares. Las naves mercantes que se propusieran regresar a España debían reunirse nuevamente en La Habana y partir en convoy para la metrópoli tres meses más tarde. Sin embargo, los bajeles de Santo Domingo gozaban del privilegio de regresar en escuadrones

<sup>2</sup> *Ibid.*, loc. cit., Núm. 4.

aislados, si bien estaban obligados a designar una de las naves como capitana.

En 1552 se resolvió abolir los convoyes. En adelante, cada nave estaría armada para resistir cualquier ataque de los corsarios, pero la Corona mantendría dos escuadrones navales, uno en Sevilla para custodiar la costa andaluza y las aguas entre el Cabo de San Vicente y las Azores; el otro en Santo Domingo para proteger las islas y puertos de las Antillas.<sup>3</sup> Dice Veitia Linage que mucho tiempo duró la forma de despacharse flotas a arbitrio de los comerciantes, pues por una Cédula de 1554 se mandó que todas las veces que hubiese ocho o diez navíos cargados y artillados, se les diese licencia; poco tiempo después se declaró que bastaban seis navíos, siempre que estuviesen acondicionados para la defensa.<sup>4</sup>

### *Los dos flotas anuales*

Este régimen de flotas, un tanto libre, terminó por una cédula de Felipe II dada en julio de 1561, por la cual se mandó que no saliese de Cádiz ni de San Lúcar nave alguna sino en flota, pena de perdimiento de ella y de cuanto llevase, y que cada año saliesen dos flotas, una para Tierra Firme y otra para Nueva España, en enero y agosto, respectivamente. Esta primera cédula fue perfeccionada por otra de 1564 y muy posteriormente por Carlos II.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, 1939, Cap. IX.

<sup>4</sup> Veitia Linage, *op cit.*, L. II, C. VI, 2.

<sup>5</sup> *Recopilación de Leyes de Indias*, L. 9, T. 30, ley 1.

El rumbo de la flota mexicana se fijó, desde Deseada, en dirección noroeste, pasando por Santa Cruz y Puerto Rico. En el trayecto se iban separando las naves con destino a San Juan, Santo Domingo, Santiago de Cuba y puertos de Honduras.

La cantidad de bajeles que integraban las flotas americanas se redujo mucho a partir de los primeros años del siglo xvii, a consecuencia, por una parte, de las dimensiones de los navíos, cada vez de mayor capacidad, y por otra, a causa del retroceso de la industria española. En la época de los últimos Felipes el tonelaje total de las flotas de Panamá y de México sumaba unas 10 000 toneladas, de las cuales 7 000 estaban asignadas a Nueva España y 3 000 a Tierra Firme; pero en esto no había regla fija, y todo dependía del cargamento disponible, de tal manera, que muchas veces estas cifras fueron excedidas. En la segunda mitad del siglo xvii el comercio entre España y las Indias había llegado ya a una situación lamentable. La flota anual de México, que en ocasiones alcanzó una magnitud de 8 y 9 000 toneladas, disminuyó de tal manera, que para la fecha en que Veitia Linage escribe su insustituible obra, resultaba sumamente difícil despachar una flota de 3 000 toneladas cada dos años.<sup>6</sup>

Al mismo tiempo, se adoptaron varias medidas conducentes a garantizar una mayor seguridad en la navegación. Así, por ejemplo, se ordenó que no se diese

<sup>6</sup> "...el año de 1607 se propuso que saliese para la Nueva España una Flota por Enero de 608 sin embargo de la regular que avia de ir por mayo, porque para ambas avia carga, y notese que eran entonces Flotas de 8 a 9,000 toneladas y que aora para que se despache una de 3,000 de dos en dos años, parece que no solo se hazen esfuerzos sino milagros". Veitia Linage, *op. cit.*, L. II, C. IV, 29.

licencia a navío viejo o que hubiese hechos viajes a poniente o levante por más de dos años; las naves de la carrera no podían emprender nuevo viaje sin hacer carena que descubriese la quilla; y siendo nuevas, se las debía varar de manera que todo su casco quedase al descubierto, y sólo después de ser acondicionadas convenientemente y examinadas por los funcionarios de la Casa de la Contratación, recibirían licencia; no se podían admitir naves de menos porte de trescientas toneladas, "y sean fuertes y veleras".<sup>7</sup> Todavía cabría citar muchísimas otras disposiciones sobre la dotación, personal, auxilios en alta mar, etc., que componen con las anteriores una prolija reglamentación.

A pesar de todas estas precauciones, la flota de Nueva España sufrió pérdidas de consideración. En el año de 1614 se perdieron 7 naves entre Cabo de Catoche e Isla de Mujeres, y en el mismo año, ya en la bahía de Cádiz, un levante hundió otras 20. En 1631, Miguel de Chazarrreta vio zozobrar a varias de las naves que conducía como general; y en mayo de 1633 se perdió la mayor parte de las naves de la flota que se hallaba en Cádiz ya lista para zarpar. La capitana de la flota de 1641 se hundió en la Barra de San Lúcar a su regreso de Veracruz. Y asimismo se perdieron, individualmente, muchas otras naves.<sup>8</sup>

El general de la flota, una vez que tomase puerto en Veracruz, debía inmediatamente avisar a los oficiales reales para que pasasen a revisar las naves, y estaba obligado a presenciar la descarga; al mismo tiempo escribiría al virrey y a la Audiencia de México, dándoles aviso de

<sup>7</sup> *Recopilación*, L. 9, T. 30, leyes 5, 17, 18 y 19.

<sup>8</sup> Veitia Linage, *op. cit.*, L. II, C. IV, 20.

su llegada, sucesos del viaje y otras particularidades que creyese necesario comunicar, y sobre las providencias que debieran tomarse. Una vez en conocimiento del arribo de la flota, el virrey debía ordenar la salida del llamado *navío de aviso* que llevaría a España la noticia.<sup>9</sup>

Tal fue, en trazos rápidos, el origen de las flotas, su desarrollo y su constitución, hasta el momento en que la dinastía de los Borbones entra a gobernar a España.

La venta de los géneros conducidos por la flota era lo que se le llamaba *la feria*. La llegada de ésta estuvo considerada en México uno de los más notables acontecimientos dignos de celebración. Las iglesias echaban al vuelo sus campanas para comunicar a todo el reino la buena nueva, y en solemnes oficios religiosos se daban las gracias a la Divina Providencia por el feliz arribo de la armada y de la flota (si fue en verdad feliz) mientras el pueblo daba de mil modos diferentes salida a su regocijo. Los mercaderes, tanto los de grandes fortunas como los de mediana hacienda, aprontaban sus caudales y corrían con ellos a la feria a hacer sus nuevas inversiones.

En realidad, sobraban motivos para que la alegría corriese por toda Nueva España, pues la flota representaba el abastecimiento del país de los géneros que en él no se producían; las novedades de las modas, del buen gusto y del ingenio; oportunidades para negocios excelentes; trabajo para los millares de arrieros que hacían el transporte de los fardos; y por último, el aumento de la circulación por la entrada en actividad del numerario que sólo esperaba ese momento para lanzarse a los mercados.

<sup>9</sup> Instrucción de generales, de Felipe II, en 1597. *Recopilación*, L. 9, T. 36, ley 39.



## *El lugar de la feria*

La feria de la flota fue objeto de una especial atención durante el siglo XVIII, y puede decirse que fue en este siglo cuando efectivamente recibió una organización firme, cobrando una importancia que jamás había alcanzado. Esta organización se inicia con una serie de mudanzas tendientes a situarla en el lugar más conveniente del reino, a fin de armonizar los intereses de los dos comercios que a ella concurrían: el de México y el de España.

Una Real Cédula de 1720 ordenó que la feria no se celebrase en la ciudad de México, como hasta ese momento, sino en la de Jalapa, y, además, que todos los géneros y frutos que condujese la flota debían necesariamente rematarse en la feria y no fuera de ella.<sup>10</sup> Ese año, tal como lo dispuso el rey, se llevó a Jalapa todo el cargamento venido de la metrópoli; pero tanto el comercio de España como el de México se quejaron de los abusos a que se vieron sometidos por el precio de los mantenimientos y elevado alquiler de las casas. A causa de este inconveniente de no poca consideración, mandó el rey que la feria no se efectuase más en dicho lugar,<sup>11</sup> y un año más tarde, en 1723, ordenó que de nuevo se trasladase a México.

Pero, inmediatamente, el ministro Patiño y el Consulado de la ciudad de Cádiz acudieron ante el rey en demanda de que se revocase esta decisión, y expusieron

<sup>10</sup> Real Cédula de abril 23, 1720. *Reales Cédulas*, V. 41, expedientes 20 y 50. A. G. N., Méx. Sobre el establecimiento, evolución y término de las ferias en la ciudad de Jalapa, recomendamos el libro de José Joaquín Real Díaz, *Las ferias de Jalapa*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1959.

<sup>11</sup> Real Cédula de mayo 16, 1722. *Reales Cédulas*, V. 43, exp. 18. A. G. N., Méx.

que sería muy beneficioso para los dos comercios el que las ferias de las flotas y de los navíos de azogue se celebrase en un lugar intermedio entre México y Veracruz. El fiscal del reino apoyó esta demanda y explicó que no convenía que las ferias se efectuasen en México por “el grave perjuicio que la malicia humana y sutileza de los comerciantes, podrá ocasionar a los españoles, pues estándose uno en sus casas sin costas y los otros haciendo considerables gastos en su manutención (además de los que habían tenido en su dilatada navegación), es muy verosímil se detengan en las compras, persuadidos a que la profusión de los gastos y el deseo de restituirse a casas y familias les obliguen a vender a menos precios, valiéndose de tan manifiesto dolo para utilizarse con perjuicio de aquéllos”. En atención a estas razones y a consulta del Consejo, ordenó el rey, en 1724, que en adelante las ferias se hiciesen en Orizaba por “ser temperamento templado, situado en territorio llano, tener casas suficientes donde se puedan almacenar las ropas sin riesgo de avería, juntarse en él los comercios y estar en más proporcionada mediación entre Veracruz y esa ciudad”<sup>12</sup>.

Parece que, en efecto, los comerciantes de México trataban de aprovecharse de su situación, pues no tenían que moverse de sus domicilios, correr ningún riesgo ni hacer gastos extraordinarios. En tanto que los mercaderes de España, además de la larga travesía del Atlántico, debían emprender aún la muy penosa del camino de Veracruz a México, que en tiempos normales era de 22 días y en los de lluvias, hasta de 35. Los mercaderes mexicanos disponían de todo el tiempo que quisiesen, no así

<sup>12</sup> Real Cédula de noviembre 26, 1724. *Reales Cédulas*, V. 44, f. 286. A. G. N., Méx.

los españoles que tenían prisa en marcharse pues cada día representaba para ellos una pérdida. El traslado de la feria tenía, pues, por objeto, colocar a ambos comercios en una situación más o menos equilibrada, de manera que compartieran, aunque sólo en parte, los riesgos y las molestias y participasen ambos de la misma prisa en cerrar sus operaciones. Pero el traslado a Orizaba no tuvo éxito, y seis meses más tarde una cédula dejó sin efecto la anterior, ordenando que la feria de la flota de 1725 se celebrase en la forma que se había practicado en lo pasado, a fin de que hubiese tiempo de premeditar y aplicar las providencias más conducentes a la plantificación de las ferias en el pueblo de Orizaba, conviniéndose los dos comercios en la manera de hacerlas “pero que esta suspensión fuese y se entendiese con la calidad de que indispensablemente se habían de ejecutar en Orizaba las ferias de las demás flotas que saliesen de Cádiz”.<sup>13</sup>

Sin embargo, esta suspensión, siendo temporal, se convirtió en definitiva para Orizaba al intervenir don Francisco de Varas, presidente del Tribunal de la Casa de la Contratación, y los Consulados de Cádiz y Madrid en favor de que la feria se celebrase en Jalapa, por considerar esta villa más a propósito por su situación y otras circunstancias, además de que habían aumentado en ella las fábricas para las habitaciones de los comerciantes y de los almacenes “en que pueden estar las ropas sin averías con todas las demás apreciables circunstancias que se requieren y son necesarias para que precisamente haya de entrar en el expresado pueblo toda la cargazón de las flotas, y que no se extravíen las ropas y géneros que lle-

<sup>13</sup> Real Cédula de abril 14, 1725. *Reales Cédulas*, V. 45, exp. 10. A. G. N., Méx.

varen". El 2 de abril de 1728, el rey dictó una extensa cédula ordenando que la feria se efectuase en Jalapa y dio al virrey una serie de instrucciones y de recomendaciones que constituyen en sí la primera reglamentación de la feria de ese lugar.<sup>14</sup>

### *El reglamento de las ferias*

Por tratarse de un documento fundamental sobre cuya base y por sucesivas disposiciones, unas emanadas del virrey y otras del monarca, se formó la estructura legal que regló las ferias, creemos conveniente dedicarle una mayor extensión en el presente trabajo a esa Cédula de 1728, y para darle mayor claridad, hemos arreglado su texto en párrafos numerados. Esas reglas son las siguientes:

1º Los diputados del comercio de España serían tres. Inmediatamente que la flota llegase a Veracruz, uno de ellos debía subir sin dilación a México para hacer presente al virrey las instancias y representaciones que convinieren, y para estimular al Consulado y comercio de dicha ciudad a cumplir lo dispuesto por el rey. En caso de que hubiese alguna morosidad, el diputado en cuestión debía manifestárselo al virrey para que éste conviniera con el prior y cónsules la manera de obviar las dificultades que se ofrecieren. Cumplida su misión, el diputado español bajaría a Jalapa.

2º Los otros dos diputados permanecerían en el puerto para presenciar las maniobras de la descarga, y uno de ellos partiría luego hacia Jalapa con las primeras car-

<sup>14</sup> Real Cédula de abril 2, 1728. *Reales Cédulas*, V. 47, exp. 46. A. G. N., Méx.

gas que salieren, estableciéndose en ese sitio. El otro diputado no se movería de Veracruz hasta que hubiesen salido las últimas cargas y, puestas ya en camino, ejecutaría su viaje en seguimiento de ellas.

3º Una vez que el virrey tuviese noticia del arribo de la flota, debía participarlo a todos los presidentes y gobernadores del reino, a fin de que ellos dictasen las disposiciones convenientes para que los comerciantes pudiesen llegar con sus caudales al tiempo de abrirse la feria.

4º El virrey debía bajar a Jalapa; pero en caso de que no pudiera hacerlo personalmente, nombraría un ministro de la mayor satisfacción, para allanar los reparos y dificultades que pudieran ofrecerse entre uno y otro comercio, sobre todo en lo que tocaba a precios, que era lo que más podía dilatar la apertura de la feria, y decidir sobre las controversias que se suscitaren.

5º El virrey, o en su defecto el ministro que lo representare, debía corregir los excesos, si los hubiese, y remediar el desorden en el precio de los mantenimientos y del alquiler de las casas, procediendo en este punto con moderación, de manera que los dueños de casas y de almacenes recibiesen un beneficio proporcionado a los caudales que invirtieron en su construcción.

6º Debía el virrey procurar que el pueblo de Jalapa estuviese abastecido para el momento de celebrarse la feria.

7º Los precios a que debían venderse los efectos conducidos por la flota se discutirían por los diputados del comercio de España y por los de México; pero si a los 30 días de haberse iniciado estas conversaciones no se convinieran ni determinaren los precios en que se había de abrir la feria, los individuos de uno y otro comercio quedaban en libertad para nombrar nuevos diputados.

8º A los diputados, tanto a los de España como a los de México, les estaba absolutamente prohibido hacer compras por cuenta de particulares, y sus facultades se limitaban a la apertura de la feria y a la fijación de los precios.

9º Una vez concluida la feria, los diputados debían dar cuenta al virrey o a su ministro, de las ropas y efectos que faltasen por vender, con el fin de que llamase al comercio de México proponiéndole que aprontase los fondos necesarios para la compra del residuo, arreglada a los precios de feria, dentro de un tiempo limitado.

10º Si los diputados del comercio de México no dispusieran del importe de las ropas que sobraren, no se podría impedir a los comerciantes españoles que ellos mismos las llevasen a aquella ciudad o a donde les pareciere.

11º En caso de que no quisiesen dejarlas encomendadas, podrían volverse a España con ellas; pero si prefiriesen encomendar su venta a algún mercader local, no se les pondría embarazos. Con esta disposición se buscaba que los comerciantes peninsulares participantes en la feria, que ordinariamente no eran otra cosa sino encomenderos de los principales en España, no se quedasen en México, por ir esto en gravísimo perjuicio para los verdaderos dueños de los géneros. Por esta razón convenía procurar que ninguno permaneciese de una feria a otra.

12º El Consulado y comercio de Cádiz estarían libres del derecho de alcabala.

Advertía el rey que, para subsanar cualquier dificultad que pudiera ofrecerse entre los dos comercios, se había tenido presente que el de México tenía capitulado en la segunda condición del Asiento de Alcabalas que corría a su cargo desde el año de 1722, que Jalapa, o cualquier otra ciudad o pueblo donde se celebrasen las ferias, se conside-

raría comprendido en dicho asiento, pagando la renta de un año al arrendador que fuere de aquel lugar. Y por su parte, el comercio de España había celebrado un convenio con el de México, mediante el cual se comprometió a pagar a éste 12 000 pesos por concepto de los derechos de almojarifazgo, alcabalas y cientos, que habría tenido que contribuir por los géneros que llevaba a las ferias. Pero naturalmente, el comercio de Cádiz quedaba dispensado de esta contribución, en virtud de la disposición señalada arriba (aparte 12º).

### *Organización de la compraventa*

En siete cartas escritas entre abril de 1730 y febrero de 1731, el marqués de Casafuerte, virrey de Nueva España, informó con testimonios al rey de las providencias que había adoptado para la celebración en Jalapa de la feria de la flota que condujo el marqués de Mari. Estas providencias las tomó sin preceder juntas ni dictámenes, procedimiento realmente excepcional, pues los virreyes no adoptaban medida alguna sin mediar consulta con el fiscal, sus asesores y con los organismos competentes. Era una manera de compartir las responsabilidades del gobierno, en contradicción con el supuesto absolutismo de los gobernantes españoles en América. El virrey debió dar este paso en previsión de los elaborados recursos de los letrados, de la diversidad de opiniones y del ir y venir de papeles que formaban los gruesos expedientes que reposaban en la secretaría y entorpecían aun las más generosas gestiones.

Informó el marqués de Casafuerte que había prohibido que los cargadores de la flota o sus mercaderías subiesen

a México. a excepción de los géneros que en aquella ocasión se permitieron como preciosos y los cuales no alteraban "la substancia de la feria". No toleró que los géneros y efectos que la flota condujo de cuenta de los mercaderes de Nueva España fuesen extraídos de Jalapa sino después que la feria hubo concluido, con el fin de impedir que el reino se abasteciese prematuramente de géneros europeos, en detrimento de los encomenderos (consignatarios) del reino y de los mercaderes españoles concurrentes a la feria. Sin embargo, esta prohibición la levantó tan pronto como llegaron a Jalapa los principales comerciantes de México.

Ordenó también el virrey que los géneros que se vendiesen y revendiesen en Jalapa una vez que la flota hubiera emprendido el tornaviaje, y que por tanto se suponía concluida la feria, debían pagar el derecho de alcabala, puesto que se consideraba fenecido también el indulto o excepción concedido a los cargadores de España, "como porque no era razón gozasen de esta franqueza los flotistas o comerciantes que se quedaron a causa de que no les parecieron competentes los precios, o porque no hicieron diligencias de vender con ánimo de permanecer en el reino en fraude de las prevenciones y órdenes" que el virrey tenía dadas. El producto de esta recaudación se aplicó en beneficio de la Real Hacienda, pues el arrendador de aquel distrito no podía cobrar en este caso como expresamente excluido en las condiciones de su Asiento.

Recomendó el virrey que convendría establecer que a los fardos, cajones, churlos de canela, bultos de papel y, en general, a todos los efectos que las flotas conducían debajo de arpillera, se les señalase cierto término para que subiesen a Jalapa, que podía ser hasta el 20 de marzo, si la flota hubiese de emprender su tornaviaje el 15 abril, o el que



pareciese conveniente al mismo virrey, prohibiéndose rigurosamente que después, hasta la siguiente flota, pudieran salir esos géneros de Veracruz para México u otra parte cualquiera del reino, so pena de ser decomisados. De esta disposición debería excluirse el vino, el aguardiente, el hierro, el acero, rejas, clavazón y toda la demás carga de la flota que no estaba comprendida en los llamados *géneros de arpillera*, por ser aquéllos voluminosos y pesados, siendo por tanto preciso que se les dejase en la franqueza que hasta entonces habían tenido, permitiéndose que fueran extraídos en el tiempo y al paraje que a sus dueños o consignatarios conviniese después de la celebración de la feria.

En lo tocante a las medidas que debían tomarse para que concurriesen a la feria muchos caudales, dijo el virrey que no convenía usar de violencias “ni demasiada eficacia”, por los inconvenientes que tenía, sino mañas y diligencias oportunas.

El rey aprobó las disposiciones dictadas por Casafuerte y se manifestó muy satisfecho de ellas por el éxito obtenido en la feria de la flota del marqués de Mari, y anunció que otra flota se aprestaba en Cádiz, que debería zarpar hacia Nueva España en junio de aquel año.<sup>15</sup>

Una resolución de mucha importancia, dictada por la Corona, fue la relativa al buque de permisión de la Real Compañía de Inglaterra. Prohibida la internación de los factores y empleados de la Compañía en el territorio de Nueva España y una vez organizada la feria de la flota, se ordenó que toda la mercadería conducida por dicho buque debía llevarse a Jalapa, sin que por ningún motivo ni bajo pretexto alguno se permitiese la venta antes de

<sup>15</sup> Real Cédula de marzo 5, 1732. *Reales Cédulas*, V. 51, f. 57. A. G. N., Méx.

abrirse la feria ni después que ésta hubiese concluido, debiendo someterse a las condiciones sobre precios que convinieran los diputados y a las disposiciones del monarca y del virrey, con la sola excepción de que no podría conducirse a México el sobrante de la mercadería inglesa.

### *La feria de Jalapa y la Casa de Contratación*

Celebradas las primeras ferias en Jalapa, el rey quiso conocer la opinión del presidente del Tribunal de la Casa de la Contratación, don Francisco de Varas, acerca de si convendría continuarlas allí. Varas hizo de nuevo alusión a los considerables perjuicios que se experimentaban cuando las ferias celebrábanse en México, tanto por los crecidos gastos que padecían los mercaderes de España, como por las demoras de los navíos en Veracruz a causa de la lentitud en la venta de las mercaderías. Opinó que debían continuarse en el nuevo asiento y propuso se previniera al virrey que, inmediatamente que tuviera aviso del arribo de la flota, ordenase al prior y cónsules de México que en Junta General de Comercio nombrasen dos diputados por esa capital y otro por Puebla. Estos tres diputados deberían bajar en seguida a Jalapa, en donde hallarían los tres diputados del comercio de España plenamente facultados, con quienes tratarían todo lo concerniente a la flota.

Los tres diputados del comercio de España debían ser, uno diputado de la flota, y los otros dos nombrados en Junta General de Comercio de Cádiz, escogidos entre los comerciantes más inteligentes y de los que llevasen a su cargo mayores intereses.

Pidió Varas que se advirtiera al virrey que, al tener las

primeras noticias del arribo de la flota de Veracruz, hiciese publicar bandos por todo el distrito de su gobernación, a fin de que los mercaderes del reino y de los Reales de Minas bajasen con sus caudales. También pidió que se observara la misma libertad de contribuciones que se practicó en la flota antecedente, o sea la que condujo el marqués de Mari. Se debía excitar a concurrir a la feria a todos los comerciantes, *aun aquellos que no estuviesen matriculados*.

Se dispondría asimismo que, hasta tanto no se hallase “perfeccionada” la feria,<sup>16</sup> no se permitiría salir de Jalapa mercadería alguna, ni siquiera aquellos efectos que se hubiera remitido de España a consignación de los vecinos novohispanos.

En caso de que no hubieran podido venderse todos los efectos por falta de equivalente, debía autorizarse a la diputación del comercio de Cádiz para que contratase con la de México, debiendo ésta comprometerse a responder de la remisión del pago en los primeros navíos que siguieran a la flota, pues “respecto de estar obligado este comercio (el de Cádiz) a responder por sus individuos matriculados, es consecuente que Su Majestad mande lo mismo al Consulado y comercio de Nueva España”.<sup>17</sup>

Cierta clase de mercaderías, como los vinos, el aguardiente, el aceite y el vinagre, la pasa y la almendra, con vendría que quedase en Veracruz por tratarse de géneros voluminosos que se despachaban en crecidas cantidades, y

<sup>16</sup> Con este término de “perfeccionadas” Varas quiso decir que hasta tanto no se hubieran convenido los precios y comenzado a funcionar la compraventa, que fue lo que ejecutó el virrey con cuyas providencias estuvo conforme el citado Varas.

<sup>17</sup> Carta de Francisco de Varas y Valdés al ministro Patiño. Cádiz, enero 11, 1732. Copia en *Reales Cédulas*, V. 51. ff. 44 y siguientes. A. G. N., Méx.

desde los almacenes del puerto se haría directamente la entrega a las personas que autorizaran los compradores. De esta manera solamente subiría a Jalapa lo más preciso y no se haría sentir así la falta de recuas para su conducción. Finalmente, en caso de que la feria no pudiese concluirse en el tiempo determinado para el regreso de la flota, por falta de caudales o por no haberse puesto los diputados de acuerdo sobre los precios, debía concederse al comercio de Cádiz autorización para conducir sus efectos a México o a cualquier paraje del reino donde más le conviniere.<sup>18</sup>

El virrey de Nueva España, marqués de Casafuerte, aunque admitió la mayoría de los puntos expuestos por don Francisco de Varas y Valdés, se opuso a que los diputados de los dos comercios trataran sobre precios, pues juzgaba que era indispensable que se dejase en libertad a todos para comprar y vender como les conviniese, porque los precios "*los establece y concluye el estudiado interés de cada uno*". También objetó el virrey la internación de los mercaderes españoles con los efectos que no hubiesen podido vender, pues a su juicio esto traería por resultado que se suspenderían las ventas en la feria. El rey dio facultades a Casafuerte para que resolviese sobre si los diputados debían fijar los precios o establecer un régimen de libre competencia, y también sobre la internación de los comerciantes y efectos de Europa, que eran los dos puntos en que disentían el presidente del Tribunal de la Casa y el virrey de Nueva España.<sup>19</sup>

Sobre estas bases, continuó celebrándose en Jalapa la feria de las flotas, sin que ocurriese novedad alguna digna

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> Real Cédula de marzo 5, 1732. *Reales Cédulas*, V. 51, f. 57. A. G. N., Méx.

de mención. El volumen de las mercaderías fue en aumento hasta alcanzar, en el último tercio del siglo, proporciones considerables como el de la flota que condujo Antonio de Ulloa, la cual en 1778 llevó de retorno a España un cargamento por valor de 29 millones de pesos, aproximadamente, siendo considerado como el mayor retorno hecho hasta entonces.<sup>20</sup>

### *La feria y la libre concurrencia*

Este auge de las flotas no fue mirado con muy buenos ojos por el comercio de México y acaso menos aún por el de Cádiz, pues la abundancia de mercaderías iba en perjuicio de los elevados precios que unos y otros imponían a los mercaderes revendedores, detalladores y consumidores, de manera que ambos comercios coincidieron en el interés de poner límites a la libertad que había para embarcar efectos en la flota; con el apoyo del Consulado de Cádiz, el de México dirigió al monarca varias instancias en 1771 y 1772, solicitando que se mandase moderar y fijar el tonelaje de las flotas "para evitar los abusos y desórdenes que generalmente se han seguido hasta ahora de lo contrario".<sup>21</sup>

Esos *abusos y desórdenes* no eran otros sino el abastecimiento, en medida suficiente, de los mercados mexicanos y la natural moderación de las ganancias excesivas que se derivaban de la escasez.

El monarca pidió al Consulado de México que le in-

<sup>20</sup> Estado remitido por el administrador del puerto de Veracruz al virrey. Enero 21, 1778. *Correspondencia de virreyes*, V. 99, f. 59. A. G. N., Méx.

<sup>21</sup> Real Cédula de abril 24, 1772. *Marina*, V. 40, exp. 1. A. G. N., Méx.

formase sobre el consumo anual de Nueva España; pero este cuerpo parece que reflexionó mejor su demanda y vaciló en seguir adelante, pues sólo diez meses más tarde envió su contestación, que redactó en forma ambigua como tratando de evadir la respuesta concreta que se le había pedido. Dijo el Consulado que la moderación de las flotas a una cantidad proporcionada al consumo del reino era provechosa para los dos comercios (el de España y el de México), y después de señalar prolijamente los perjuicios que ocasionaba la abundancia de efectos, agregaba que no había podido encontrar una regla fija que le permitiese hacer el cómputo del consumo anual de Nueva España, “porque es sabedísimo y siempre se ha experimentado, que los renglones se gastan según el precio a que se expenden; si el precio es cómodo se gasta mucho, y si subido, se consume poco”, y para mayor desconcierto concluía citando el capítulo 1º del llamado “Proyecto de 1720”, conforme a cuyo texto “se debería componer el número de vasos y cantidad de toneladas que en la resolución de cada una pareciese conveniente determinar, sin que se pudiese dar regla general en el asunto mediante a que convendría aumentarlo o disminuirlo conforme la mayor o menor constitución en que se hallase el comercio”.<sup>22</sup>

Con sobrada razón el fiscal de la Real Hacienda declaró que el Consulado no sólo no había evacuado el informe, sino que, evadiendo la respuesta, adoptaba un principio contrario a su propia demanda al acogerse al citado Proyecto. El Consulado fue apremiado a que contestase concretamente. Esta vez se hizo esperar tres años, al cabo de los cuales se atrevió a precisar la cifra que se le

<sup>22</sup> Sala del Real Consulado de México, julio 3, 1773. *Marina*, V. 40, exp. 1. A. G. N., Méx.

había pedido sobre el consumo de Nueva España. Dijo que para abastecer este reino debería despacharse una flota de 6 000 toneladas cada tres años, y especificó que esas toneladas debían descomponerse así: 4 000 de mercaderías y 2 000 de frutos, aumentándose en la medida en que sufriese retardo.<sup>23</sup>

El fiscal de la Real Hacienda, uno de los funcionarios españoles que parecían velar por los intereses colectivos y populares mucho más celosamente que los propios organismos del país creados específicamente para defender esos intereses, observó que ninguno de los dos informes permitía tomar partido, y que si alguno de los dos hubiese de elegirse forzosamente, el menos arriesgado sería el de 1773, pues en un reino cuyo consumo de productos de afuera aumentaba cada día, no eran las reglas comunes las que podían servir para hacer una estimación justa, sino que era preciso valerse de otras que “las da el tiempo y los accidentes bien observados”, pues si la plebe de Nueva España se vistiera como era debido, habría sido preciso estimar el consumo de géneros en mucho más de lo que se pensaba.<sup>24</sup>

### *Rivalidad entre los comerciantes de México y de España*

La rivalidad de intereses que necesariamente existía entre los comercios de España y de México, condujo muchas veces a disputas de ácido sabor entre los diputados de uno y de otro cuerpo, pues a pesar de que en cuestiones de

<sup>23</sup> Sala del Real Consulado de México, julio 23, 1776. *Marina*, V. 40, exp. 1. A. G. N., Méx.

<sup>24</sup> Informe del fiscal Areche. Febrero 12, 1777. *Marina*, V. 40, exp. 1. A. G. N., Méx.

elevada importancia marcharon de acuerdo, profundas diferencias los separaban, sobre todo por la sórdida lucha de privilegios que a cada paso agriaba sus relaciones. Esta rivalidad era muy antigua, ya que, como se recordará, a ella fundamentalmente se debió el traslado de la feria de Jalapa. Para obviar las disputas, el marqués de Casafuerte procedió a reglar la feria sin preceder dictamen ni consulta; y el comercio de Cádiz nunca dejó de pretender el derecho de internarse en Nueva España, territorio que el comercio de México consideraba a manera de predio suyo, defendiéndolo contra las intenciones de penetración de los mercaderes españoles e ingleses.

Esta rivalidad surgió de nuevo con gran vehemencia en 1773 alrededor de un tema que parecía ser de importancia muy secundaria, como era el de los derechos de los consignatarios en México de mercaderías europeas, cuestión que ya había sido prevista y resuelta desde las primeras ferias celebradas en Jalapa.

Don José de Echea, diputado por Su Majestad en la flota que en esos momentos se encontraba en Veracruz, representó ante el virrey, en nombre del comercio de España, que por un bando de 31 de diciembre de 1772 había sido preceptuado que no se condujesen por entonces los efectos traídos en la flota que hubiesen sido comprados en España y navegados de cuenta y riesgo de los comerciantes de México o que viniesen a su consignación; y que por otra orden de noviembre del mismo año había mandado que, para que no se juzgase sospechosa la conducta de los individuos flotistas en relación con los tratos secretos y simulaciones notadas en otras expediciones, se guardasen las instrucciones fundadas en una Real Cédula de 5 de mayo de 1759, comunicada al virrey, marqués de las Ama-



rillas, por la cual quedó ordenado que los vecinos de América no recibieran más consignaciones que los de propio caudal, registradas de su cuenta y riesgo, y que se mantuviesen éstas en Jalapa o Veracruz sin introducirse en el interior del reino hasta que hubiese concluido la feria.

En su representación, Echea menciona una Junta General de los mercaderes españoles que vinieron en la flota, celebrada el 18 de agosto de 1772 en la ciudad de Veracruz, donde se trató de dar entero cumplimiento al precepto arriba citado, el que solían corromperlo algunos vecinos establecidos, a quienes no correspondían las regalías de factores encomenderos, valiéndose de la simulación de algunos flotistas que les traían los efectos a su cargo. La Junta resolvió que los diputados tomasen a su cuidado el contener "semejante exceso y considerable perjuicio del comercio". Este mismo encargo les fue hecho por el Tribunal de la Casa de la Contratación y por el Consulado de Cádiz, que dirigieron varias instancias al virrey, quien dispuso que, para evitar la internación de efectos que abiertamente pertenecían a vecinos del reino, era conveniente que el registro o encabezamiento de dichos efectos constase en los registros y declaraciones juradas, y que al llegar estos efectos a Jalapa debían conservarse en poder de personas de la satisfacción de sus dueños durante todo el tiempo necesario.

A estas medidas respondió el Consulado de México con dos representaciones, en las que declaró que los individuos de su comercio se hallaban habilitados, por una Real Orden de 25 de abril de 1749, para poder usar del derecho de *factores encomenderos* en el manejo de algunas comisiones pertenecientes a interesados de España. Echea respondió que había una cédula posterior que dejaba sin efecto la

primera y que las consignaciones simuladas se hacían en Cádiz sin noticia de la Real Audiencia, defraudando así al comercio español. Pidió Echea al virrey que declarase si la venta de los efectos enviados a consignación la había de ejecutar el flotista encomendero, a quien le fueron consignados en el registro o el comerciante del reino a quien se mandaron a entregar por el dueño, una vez que llegasen a Veracruz o Jalapa.<sup>25</sup>

Este debate, aunque tejido en torno de un asunto de escasa importancia y de ninguna manera fundamental, revistió sin embargo, mucha significación y bien vale la pena seguir su curso, pues a lo largo de él queda de manifiesto, y como funcionando ante nuestra mirada, el proceso del comercio en ese momento tan lleno de interés, en que las mercaderías traídas del exterior y colocadas en un determinado centro de distribución dan origen a una larga serie de fenómenos económicos que condicionan la vida de una sociedad.

Consultada la opinión del Consulado de México acerca de la representación de Echea, respondió aquel que no veía la necesidad de la declaración que éste pedía, puesto que estaba ya determinado que los efectos objeto de la controversia se podían entregar a los consignatarios del reino para que los vendiesen conforme a las órdenes de los interesados. Fundó esta opinión en que por el Decreto del 31 de diciembre de 1772 se habían equiparado los efectos navegados de cuenta y riesgo de los vecinos del reino con aquellos otros que habían sido traídos para su entrega y consignación: sobre los primeros, se previno que se habían de entregar a su dueño o a la persona que éste designase

<sup>25</sup> Carta de Josef de Echea al virrey Bucareli. Marzo 6, 1773. *Marina*, V. 20, exp. 98. A. G. N., Méx.

para su custodia, con tal de que no los sacasen de Jalapa hasta que el virrey permitiese su internación. En los mismos efectos conducidos de cuenta de los vecinos, se supuso que éstos podían venderlos por su mano o extraerlos previa licencia del virrey. En cuanto al segundo punto, o sea el relativo a si los mercaderes de Nueva España podían recibir los efectos que les consignasen los de la metrópoli y venderlos, dijo el Consulado que se hallaba también decidido por la Real Cédula de 1749, en la cual constaba que “*restituía a este comercio ( el de México) a la libertad que tenía antes del año de 29 en que la Ordenanza del Consulado de Cádiz prohibió a los comerciantes de España que consignasen sus caudales a los de Indias; dijo expresamente que los de Indias pueden recibir aquellas consignaciones que se les prohibieron por la citada Ordenanza*”.<sup>26</sup>

La decisión del virrey dio la razón a los mercaderes mexicanos, pues de acuerdo con el dictamen del fiscal declaró que los vecinos del reino podían internar los efectos que de su propiedad hubiese conducido la flota. Sobre el segundo punto no hubo declaración oficial; pero indudablemente quedaban las puertas abiertas para que los comerciantes de México fungiesen de consignatarios de los de España.

### *La regatería en la feria*

En otra carta dirigida a Bucareli, el Consulado de México hace una prolija descripción de los procedimientos de compra-venta dentro de la misma feria y sus derivaciones

<sup>26</sup> Sala del Real Consulado de México. Marzo 20, 1773. *Marina*, V. 20, exp. 98. A. G. N., Méx.

hacia el interior del reino. Comienza el Consulado por explicar que en una segunda junta de mercaderes españoles celebrada en Jalapa el 8 de febrero de 1772, se resolvió pedir al virrey que declarase que los comerciantes de Nueva España no podían vender en Jalapa lo que hubiesen comprado a los flotistas, y que además diese órdenes a las dos diputaciones para que negasen el pase a las pólizas de los efectos obtenidos por segunda compra de manos de aquellos comerciantes, esto es, revendidos por los individuos del comercio de México. Esta demanda, pues, venía a plantear un debate sobre un nuevo aspecto, como era el de la *reventa* y el de la *regatonería*. Y en sustancia los mercaderes españoles no pretendían otra cosa sino que en Jalapa no se efectuasen más ventas que las que ellos hacían al cuerpo de comerciantes de México.

El Consulado expuso esta vez sus razones con mucha claridad, haciendo uso de su experiencia en el ejercicio del comercio y de sus agudos conocimientos sobre las peculiaridades del trato en este reino. Y tuvo la excepcional sinceridad de defender la regatonería, explicando su función y los servicios que, según el criterio de aquel cuerpo, prestaba a la sociedad, concluyendo por considerarla indispensable.

En su alegato, el Consulado comenzó por demostrar que los mismos españoles habían ejercido la reventa en Jalapa, con manifiesto menoscabo para el comercio del país, y refirió que en la guerra iniciada en 1743 contra Inglaterra, los flotistas que se hallaban en México y en otros lugares del reino, como no tenían órdenes de embarcar los caudales por el peligro que en aquellos tiempos suponía la navegación trasatlántica, se dedicaron a negociar con el crecido producto de la venta de los géneros que trajeron

a su consignación, no sólo vendiéndose unos a otros los efectos encomendados, sino empleando también los caudales en la compra y en la venta de los frutos y géneros que desde las islas de Filipinas y de Barlovento se conducían a Nueva España, y aun en la compra y venta de los mantenimientos y frutos del país, pues la abundancia de dinero, propio o ajeno, de que disponían “les hacía robustos para emprender una negociación universal”.<sup>27</sup>

El comercio de México se quejó en varias oportunidades ante los virreyes que el de España le estaba usurpando el tráfico terrestre de estas provincias, y que mientras durase esa situación no podía adelantar en sus propias negociaciones por las ventas y reventas que entre sí se hacían los flotistas. Hasta que el rey, habiendo oído previamente a los dos cuerpos, prohibió por Real Cédula de 22 de noviembre de 1745, confirmada por otra de 14 de abril de 1749, a los factores encomenderos y mercaderes españoles que viajaran en las flotas comprar los géneros y frutos que de cualquier lugar llegasen a Veracruz y dedicarse, mientras estuviesen detenidos en las provincias de Nueva España, al comercio de los frutos de ellas, pudiendo únicamente vender en grueso y de primera mano los géneros de su consignación y comprar con el producto de esta venta los frutos y géneros que hubiesen de remitir a España.

Defendió el Consulado el derecho de los mercaderes de México a vender en Jalapa los efectos que compraban a los flotistas, y explicó que con esta práctica no se podía inferir daño alguno al comercio español, pues el del reino, para hacer utilidad, necesariamente tenía que vender a un precio

<sup>27</sup> Carta del Real Consulado de México al virrey Bucareli. Febrero 27, 1773. *Correspondencia de virreyes*, V. 37, f. 102. A. G. N., Méx.

mayor del que pagó, de manera que no existía posibilidad de competencia entre ambos: “porque ningún comprador será tan insensato y enemigo de sus adelantamientos que pudiendo pagar al flotista por 10 compre por 11 al comerciante del reino. Este modo de discurrir es claro y seguro, y de aquí se infiere que si el que llega nuevamente a la feria compra al del reino algún género por 11, es porque no lo halla por 10 en la casa del flotista después de haber hecho su diligencia, pues sólo un hombre dormido puede buscar al mercader que expende de segunda venta, sin solicitar antes al que enajena de primera más barato”.

Añadía en su carta el Real Consulado que la persona que no estuviese instruida en el modo como operaban los negocios en Jalapa y reflexionase sobre las razones anteriormente expuestas, tendría por cosa misteriosa el que hubiese comprador que se acercase al vecino del reino para emplear sus fondos y no a la casa del flotista; pero descubriría inmediatamente el secreto cuando supiese los motivos que ese comprador tenía para acudir a casa del primero y no a la del segundo. Sigue luego la explicación del fenómeno, que nosotros preferimos darla en los propios términos empleados por el Consulado, pues su lenguaje gráfico no puede ser sustituido por ningún otro sin perder calidad y fuerza evocadora:

...“llega un comerciante de tierra dentro o de otro paraje a Jalapa y solicita en las casas de los flotistas el surtimiento que ha menester. Suele no encontrarlo porque ya los primeros compradores lo pasaron todo a su poder, o aunque lo encuentre le dice el flotista de esta suerte: Yo tengo el género que me pide; pero no lo puedo vender solo, porque se me queda lo demás invendido; si quieres que te venda dos tercios de bretañas, *v. g.*, que es el género que tiene mejor salida, me has de comprar otros dos de paños o sar-

gas, etc., porque no quiero echar de mi casa el género corriente y quedarme con el bromoso. El comerciante del reino dice: Yo tengo corto principal conque apenas puedo comprar los dos tercios de bretañas, por otro lado, no necesito ni las sargas ni los paños, conque más cuenta me da comprar a fulano vecino del reino, los dos tercios de bretañas por un cinco o seis por ciento más de lo que los da el flotista porque aunque me gravo a este mayor desembolso, es más considerable el quebranto que me proporciona comprar sargas o paños y embromar el dinero en estos renglones que no necesito”.

Como probablemente esto ocurría, pues es práctica ordinaria, sobre todo en los tiempos de escasez, utilizar los géneros de mayor demanda como cebo para dar salida a los menos solicitados, queda de esta manera explicado por qué los comerciantes de menores caudales acudían a los revendedores y no a los flotistas. Y queda explicada también la resistencia de los mercaderes españoles a permitir la reventa, pues concebida en esta forma lesionaba sus especiales intereses, ya que les impedía el imponer a sus clientes la compra de otros efectos distintos a los que aquéllos demandaban.

### *La feria y el crédito*

Otro aspecto de suma importancia que pone de relieve este documento es el de cómo funcionaba el crédito en Jalapa. Solía ocurrir que el comerciante de tierra adentro acudía a la feria con un capital de 2 000 pesos, p. e., con la intención de llevar otros 4 000 al fiado. Se dirigía al mercader español y le proponía la compra de una factura de 6 000 pesos sobre esas condiciones. Pero el mercader español no

lo conoce y no se arriesga a una operación de tal naturaleza. Entonces, a este mercader de tierra adentro no le quedaba otro camino que el de ir a casa del revendedor que lo conoce y tiene satisfacción de su abono, y aunque pagaba las mercaderías a un precio mayor, de todas maneras le era más ventajoso a causa del crédito que le permitía llevar dos veces más mercancías de las que podía comprar de contado.

Veamos ahora cómo estas mercaderías que desde España conducía la flota, se distribuían desde Jalapa a todo el territorio del virreinato con el auxilio de las reventas y del crédito.

Según lo que explica el Consulado, se deduce que había dos tipos de comerciantes. El primer tipo era el de los comerciantes de pequeños caudales que acudían a la feria para comprar, de contado o al crédito, los efectos necesarios para el abastecimiento de su localidad. De manera que los de este primer tipo tenían una negociación limitada. El segundo tipo era el de los acaudalados, que a veces compraban la carga entera de un flotista o todos los rezagos que le hubiesen quedado. Entre los géneros adquiridos por estos mercaderes mayores había muchos que no se consumían en la propia ciudad de México sino en otras del interior, adonde los enviaban a vender por medio de agentes o de subordinados. La negociación de los mercaderes de este segundo tipo se extendía, pues, a todo el territorio de Nueva España.

### *La regatería defendida y atacada*

El fiscal de la Real Audiencia no participaba de las mismas ideas del Consulado con respecto a las reventas que



los traficantes de Nueva España hacían en la feria, y apoyó vigorosamente la extinción de esta práctica que él calificó de regatonería, destructiva del buen orden de las ferias y de otras cosas más, declarando que no debía permitirse por los daños que se inferían a la Real Hacienda y al público a causa del incremento que tomaban los precios al pasar los productos por muchas manos antes de llegar a las del consumidor.<sup>28</sup>

El Consulado de México no negó que existiese regatonería, ni trató de encubrirla con otro nombre, sino que, luciendo desusual franqueza, discurrió en su defensa admitiendo como cierto que los regatones eran mirados con odio y se aseguraba de ellos que estaban expuestos a muchos peligros de conciencia; pero reconoció también, conforme al criterio de unos "autores políticos" cuyos nombres no menciona, que después de todo era necesario tolerarlos y permitirlos "en las repúblicas por la comodidad que hallan los vecinos que no pueden proveer sus casas por mayor de las cosas necesarias para la vida humana, y que así sólo se prohíbe la regatonería en ciertos renglones de la primera necesidad, como trigo, pan cocido, etc.; y aunque la reventa de estos últimos efectos se permite en algunos lugares en que no hay abundancia y para el abasto de otros pueblos, porque aun el limitar estas ventas suele ser nocivo al público". Estas reventas eran beneficiosas para ese público sobre todo en tiempo de carestía, pues, como decía el viejo refrán castellano, "mercancía cara debajo del agua mana", ya que, se añadía en forma por demás oficiosa "habiendo libertad en comprar y vender se abastecen los pueblos, abunda lo que estaba escaso y la misma abundancia lo hará

<sup>28</sup> Real Cédula de enero 28, 1776. *Marina*, V. 32, A. G. N., Méx.

bajar de precio".<sup>29</sup> Esta última frase es una clara expresión librecambista cuando Smith no había publicado aún su tratado, y se funda en el principio que más tarde había de ser bautizado pomposamente *ley de la oferta y la demanda*.

Pero esta argumentación, en la que había mucho de artificioso, no logró convencer a las autoridades metropolitanas, y el rey ordenó al virrey Bucareli que publicara un bando prohibiendo a los mercaderes del reino vender en Jalapa lo que hubiesen comprado a los flotistas, y a éstos hacer negocios entre sí.<sup>30</sup> De manera que, por este medio, la reventa quedó proscrita; aunque sería pueril creer que hubiera terminado, pues sobran oportunidades para ejercerla a espaldas de la ley, pero de todas maneras ya no pudo contar con la libertad y menos aún con las ventajas de que había disfrutado cuando por cédula de 1759 se la equiparó con la venta de primera mano eximiéndola, como a ésta, del pago de alcabala.

### *Fin del régimen de las flotas*

El sistema de la navegación en flotas fue duramente condenado en España durante el siglo XVIII. Entre las principales figuras que se enfrentaron al viejo sistema se encuentra nada menos que uno de los ministros de Felipe V, el ilustre pensador, político y reformador don José de Campillo y Cosío, quien escribió que "pudo ser necesario en tiempo de guerra servirse de flotas; pero en tiempo de paz sólo sirven para hacer de aquel comercio un verdadero estanco;

<sup>29</sup> Carta del Real Consulado de México. Febrero 27, 1773. *Correspondencia de virreyes*, V. 37, f. 111 v. A. G. N., Méx.

<sup>30</sup> Real Cédula de enero 28, 1776. *Marina*, V. 32. A. G. N., Méx.

y no es menos útil a los contrabandistas, dándoles aviso más de un año antes, para que tomen sus medidas a tiempo, y tengan surtido el paraje donde haya de ir la flota, antes que salga de España".<sup>31</sup>

Pero si fue atacado por hombres de tanto valer, fue defendido por otros no menos influyentes; precisamente por aquellos a quienes beneficiaba esta especie de estanco. El comercio de México fue el más interesado defensor del sistema, pues mientras los mercados de Nueva España estuviesen sujetos a un aprovisionamiento limitado, la escasez le permitía obtener una considerable utilidad. Hallándose como estaba sin el temor de un abundante aprovisionamiento y de la eventual llegada de nueva flota, tenía ante sí el largo periodo de dos años para liquidar en las condiciones más ventajosas la carga conducida por ésta.

A causa de esta posición, fue Nueva España, junto con la provincia de Caracas, el último territorio español en América que entró a disfrutar del nuevo sistema de *comercio libre* que, a partir de 1765, había comenzado a aplicarse primero en las islas de Barlovento y más tarde en las posesiones de tierra firme.

El Real Decreto de 28 de febrero de 1789, que extendió a Nueva España los beneficios del comercio libre, puso término al viejo sistema de las flotas, y en lo sucesivo el tráfico entre el virreinato y la metrópoli se continuó en naves sueltas,<sup>32</sup> con el excelente resultado que poco tiempo más tarde constató el conde de Revillagigedo en un informe del que nos ocuparemos más adelante.

<sup>31</sup> José del Campillo y Cosío, *Nuevo sistema de gobierno económico*. Madrid, 1789. 1ª parte, p. 19.

<sup>32</sup> Real Cédula —impresa— decretando el comercio libre para Caracas y Nueva España. Febrero 28, 1789. *Reales Cédulas*, V. 142, f. 136. A. G. N., Méx.

## V. LA ARRIERÍA Y LOS CAMINOS

ESTRECHAMENTE relacionada con la feria de las flotas y en general con el comercio de Nueva España se encuentra la organización de la arriería, único medio para el transporte terrestre usado en la época. Toda la mercadería que llegaba a los dos puertos principales de Veracruz y Acapulco era transportada, a través de valles y montañas, a lomo de mulas por difíciles caminos amenazados tanto por las inclemencias del tiempo, como por la temeridad de los forajidos que a menudo asaltaban las numerosas, lentas y ricas caravanas.

La importantísima función económica de la distribución de todos los efectos conducidos desde España, como también la movilización de los frutos del reino, corría a cargo de un crecido número de hombres de humilde procedencia, cuya contribución resultaba indispensable como los órganos de la circulación en esta parte del proceso mercantil. Eran los arrieros uno de los factores de mayor consideración en el resultado de las ferias, y era preciso asegurar su asistencia y buena voluntad en el servicio si se quería alcanzar el éxito. Fueron, por tanto, fuente de preocupaciones y conflictos.

### *Estado de los caminos*

Comencemos por examinar brevemente cuál era el estado de las comunicaciones entre la ciudad de México y su

principal puerto sobre la costa atlántica, por ser ésta la arteria vital del comercio de Nueva España.

En un informe sobre la situación general del virreinato, decía Revillagigedo que una de las causas que contribuían de manera notable a que el comercio no tuviese en ese rico dominio toda la extensión de que era capaz, era la falta de caminos, y explicaba que desde Veracruz a México, entre las que había una distancia de 80 leguas "de este reino",<sup>1</sup> gastaban las recuas 22 días en los tiempos secos, y en los de lluvia llegaban a emplear hasta 35 días. Estas dificultades aumentaban, por consiguiente, las averías y el precio de la conducción, que regularmente solía ser de 11 pesos por carga desde Veracruz a México. "Las tres cuartas partes del camino son llanas y cómodas para coche, pero la otra cuarta parte es tan montuosa que no se pasa por ella en carruaje sin mucho riesgo e incomodidad, y esto hace que no se puedan transportar otras mercaderías más que aquellas que pueden venir a lomo; pero no las de mucho volumen, cerrándose por consiguiente la puerta a la venida de varios muebles que tendrían mucho expendio y especialmente de los coches, pues ahora para transportar uno solo desde Veracruz a esta capital tiene de costo 300 pesos".<sup>2</sup>

Los perjuicios que las mercaderías padecían por esta larga travesía, expuestas a la humedad, al calor, al polvo y a los numerosos riesgos que suponía aquel medio de transporte, eran muy grandes, y ordinariamente los granos y otros efectos que se conducían en sacos o en huacales,

<sup>1</sup> La *legua* de Nueva España era de 5 000 *varas*, en tanto que la de España tenía 8 000.

<sup>2</sup> Informe del virrey conde de Revillagigedo, de agosto 31, de 1793. *Correspondencia de virreyes*, V. 26, ff. 63-64. A. G. N., Méx.

llegaban al consumidor mezclados con impurezas recogidas en el camino, lo que naturalmente afectaba la calidad y el precio de las mercaderías.

Los comerciantes al detalle y los consumidores resultaban los más lesionados por estos trastornos, pues el mayorista que vendía por sacos o por huacales no sufría pérdida alguna por la tierra y otras materias que se hubiesen mezclado con los granos, ni con la humedad que aumentaba su peso; no así el minorista y en mayor medida el consumidor. El Consulado de México no sólo permaneció indiferente a poner el remedio necesario, sino que entorpeció el proyecto de construir un camino adecuado que permitiese un transporte rápido y seguro, con lo que parecía dar muestra evidente de torpeza y de ningún conocimiento de sus intereses.

### *El proyecto de un camino moderno*

En diferentes épocas durante el siglo xviii, se trató de la construcción de este camino y hasta fue levantado el plano; pero distintos obstáculos se le opusieron, siendo el principal la resistencia de los grandes propietarios de tierras por cuyos dominios debía pasar.

Refiere el virrey Revillagigedo que bajo su gobierno un sujeto particular, Pedro de Aristegui, ofreció construir el camino sin imponer en las condiciones de su proyecto gravamen alguno efectivo al público ni a los arrieros. La proposición se reducía a que, computando por cada carga el flete que en ese momento pagaba que era de 11 pesos, y el tiempo de 22 días que ordinariamente se empleaba en su conducción, o sea medio peso diario por carga, le abonasen los arrieros este medio peso por cada día de los

que él les proporcionase de ahorro en sus viajes con el mejor camino que les construyese. Y en cuanto al pasaje por puentes, que entonces no los había, atravesándose los ríos en barcas, les cobraría lo mismo que venían pagando a los barqueros. El contrato de explotación de este camino fue solicitado sólo por un tiempo limitado al que fuere preciso para cubrir los desembolsos; una vez cubierto el capital invertido en la obra, se contentaba el autor y ejecutor del proyecto con que el rey le concediese sobre el mismo camino cualquier pensión, renta o reconocimiento que fuera del soberano agrado.

Aristegui se dirigió al Consulado por considerar a éste como la parte más interesada en la ejecución de la obra. Pero dicho cuerpo no quiso admitir el proyecto ni encargarse de su realización. "Pasé el expediente —dice Revillagigedo— al fiscal de lo Civil, como representante de la causa e interés del público. Pidió ciertos trámites que creía indispensables para su instrucción y en estas formalidades, a pesar de mis frecuentes recuerdos, se han pasado más de dos años sin que se vea el fin del expediente ni el principio de la importantísima obra del camino."

Con un poco de desaliento, pero convencido de cuál era el medio más recomendable para hacer adelantar a toda costa estos dominios, a cuyo progreso muchas veces por ciegos intereses se oponían los propios hijos del país, comentaba este ilustrado gobernante que la construcción de caminos mediante contratos con particulares no podría realizarse hasta que los virreyes dispusiesen de autoridad suficiente que les permitiese obrar con absoluta independencia de todo tribunal y con inhibición de éstos, a fin de que pudiesen hacer por sí solos tales contratos en el

distrito de su mando, y sostener los contratos y “a los contratistas contra todo el torrente de la oposición que siempre experimentan, libertándoles de litigar en cada terreno por donde deban pasar, y de seguir recursos interminables sobre la formación de sus contratas, cumplimiento de ellas y dación de cuentas”.<sup>3</sup>

En sustancia, pedía Revillagigedo mayor poder para solucionar el conflicto de jurisdicción planteado entre la autoridad real, representada en este caso por el virrey, y la autoridad local representada por los Cabildos, el Consulado y la Audiencia, conflicto permanente que sirvió para el ejercicio de las libertades públicas en toda la América española en una amplitud aún no conocida ni estudiada.

Esta demanda de ampliación de poderes solicitada por Revillagigedo se limitaba al solo caso de las obras de utilidad pública; sin embargo, el rey no la admitió. El camino de Veracruz a México por la vía de Jalapa y Perote no comenzó a construirse sino después de 1800, época para la cual se hallaba ya en plena función un organismo que fue poderoso animador del comercio de Nueva España, dotado de un espíritu avanzado y bien preparado en la ciencia económica; nos referimos al Consulado de Veracruz, del que nos ocuparemos más adelante, cuerpo progresista, asesorado por hombres que a su experiencia mercantil añadían los conocimientos más modernos de su época.

### *Desarrollo de la arriería*

En el transporte de los frutos y mercaderías entre Vera-

<sup>3</sup> *Ibidem*, ff. 64 v-67 v.



cruz, México y Acapulco se empleaban alrededor de 50 000 mulas, cuidadas y conducidas por cerca de 7 500 arrieros.<sup>4</sup> La magnitud de estas cifras permitirá comprender la importancia de la función ejercida por la arriería y el enorme desarrollo que llegó a alcanzar. Un cuerpo tan numeroso y útil no podía existir sin que diese origen a problemas de consideración que preocuparon a los poderes públicos y a las corporaciones comerciales.

La composición social del oficio era muy compleja y disímil. Muchos de los carros y de las recuas eran conducidos por sus propios dueños; pero también había propietarios que disponían de una cantidad grande de mulas para cuyo manejo empleaban los servicios de cuadrillas de arrieros que trabajaban por salario o en participación. Se trataba de verdaderos empresarios. Algunos de los dueños de recuas empleaban en tal ocupación a sus esclavos negros; entre esta clase de propietarios se encontraba un cierto número de personas arruinadas y algunas viudas sin renta que se vieron obligadas por penuria a vender el trabajo de sus esclavos. Por otra parte, la arriería fue un refugio de los negros libres que ingresaron en ella como simples trabajadores asalariados, y algunas veces como propietarios de mulas y carros.<sup>5</sup>

A pesar del crecido número de individuos y bestias

<sup>4</sup> Balanza de comercio de Veracruz correspondiente al año de 1805, formada por el Consulado. Archivo Histórico de Hacienda, México.

<sup>5</sup> Contra el intento de celebrar un asiento para el servicio de arrieros en Veracruz, informaron los oficiales reales que dicho asiento quitaría el trabajo no sólo a los dueños de los carros, sino a las cuadrillas de negros libres y esclavos que trabajaban en cargar y descargas los carros, "y estos negros que comen deste trabajo los unos y dan de comer a sus pobres amos los otros". Veracruz, octubre 23, 1758. *Marina*, V. 22, exp. 2. A.G.N., Méx.

ocupados en el transporte entre México y Veracruz, son frecuentes las quejas por la insuficiencia de la arriería, y fue ésta una de las cuestiones que más presentes se tuvieron en la organización de la feria, estableciéndose la regla, según se recordará, que los géneros pesados y voluminosos se quedasen en Veracruz para dar preferencia al transporte de los géneros ligeros y de más preciso consumo.

### *Disputa sobre servicios y fletes*

Esta insuficiencia de la arriería, más la supuesta influencia de los principales individuos del oficio, dieron origen en 1776 a un expediente que se inició por la representación que le hicieron al virrey los diputados del comercio de España, para informarle que la conducción al lugar de la feria de los efectos llevados a Veracruz por la flota no había podido realizarse con mayor brevedad por la falta de medios de transporte; agregando que había también una fuerte resistencia de los arrieros para tomar carga con destino a Jalapa que no existía, en cambio, cuando se trataba de cargar para México o Puebla, “y lo más notable, Excelentísimo Señor, es ver que llevando para estos destinos un porte cómodo y regular, pues fletan a 10 pesos carga para México, tienen valor a pretender a 12 reales arroba para Jalapa, de que inferimos o que estos pocos arrieros se han comprometido a estos excesos, o que el temor de desagradar a los principales que dan la ley, les conduce a entretener el tiempo de aguas para sacar ventajas por todos capítulos”.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Carta de los diputados del comercio de España, López Márquez de la Plata y Felipe Montes. Veracruz, agosto 21, 1776. *Marina*, V. 32, s/f. A. G. N., Méx.

Como remedio, proponían estos diputados que el virrey decretara que todos los arrieros que bajasen a Veracruz no podrían luego subir más allá de Jalapa; esto es, que toda la arriería se dedicase forzosamente al servicio de la feria. En cuanto a los fletes, expusieron que en todas las flotas anteriores, “a excepción de la pasada en que experimentó el comercio gravísimos excesos y perjuicios”, no habían excedido jamás de 3 a 4 reales por arroba, en tanto que en la flota de ese año de 1776 pedían 12 reales, o sea un aumento muy considerable.

El dictamen del fiscal de la Real Hacienda sobre esta cuestión tiene una especial significación económica y jurídica, pues dicho documento revela un singular respeto tanto a las leyes metropolitanas como a las locales y a los derechos que estaban concedidos a los individuos del oficio de la arriería, sentando el importantísimo principio de la libertad de contratación. Concluía el fiscal proponiendo la formación de un verdadero tribunal de arbitraje en donde estuviesen representadas las dos partes en conflicto más los representantes de la autoridad real.

Dijo el fiscal que “en cuanto a que a los arrieros se quite la libertad de subir a Jalapa o a lo demás del reino, no puede haber lugar, como que iríamos inmediatamente contra lo que dispone el artículo quinto del Bando último con cuyas reglas se ha empezado a regir esta expedición: allí se permiten y nombran los efectos o frutos que tienen, desde que llegan a Veracruz, abiertos los caminos para internarse; y quitar a los arrieros la acción de subirlos, era negar a sus dueños esta facultad que se funda en la precaución de averías, corrupción y otros accidentes que padecen parando mucho en aquel puerto”.

Lo único que cabría hacer “si se teme fundadamente

lo que indican los diputados sobre precios o fletes y sobre querer hacerla forzosa los principales dueños de la arriería, a quienes siguen los otros de menor monta, es poner en práctica una Real Orden que cree el fiscal hay para esta expedición y para este preciso accidente”.

La orden a que hacía alusión el fiscal determinaba la formación por todo el Ministerio de Veracruz y los diputados de los mercaderes españoles, de una junta, a la que se llamaría a los principales mayordomos o dueños de recuas con el objeto de que, tomando en consideración el interés de unos y de otros, considerara los fletes que debían llevarse por la conducción de los efectos traídos por la flota que hubiese necesidad de transportar a Jalapa. Esta junta debía tomar en cuenta la época del año y otras circunstancias y la cuota que fijase debía ser tal “que sirva para todos los arrieros y flotistas”.

Este prudente funcionario recomendaba, sin embargo, que semejante procedimiento, aunque se fundaba en sanos principios, sólo debería adoptarse en un caso extremo, pues si el conflicto no se resolvía en favor y a gusto de los conductores, se caería en inconvenientes más graves que aquél que trataba de evitarse, “pues la arriería que suba, acaso no será fácil que vuelva, teniendo más interés en lo interior del reino y no hay modo fácil de obligarla, por más que se solicite, como se tiene a la consideración del que piense un poco en este punto, a que no puedan alcanzar o bastar todas las órdenes del Gobierno ni la exigencia de los justicias en cumplir con ellas”. En pocas palabras, el fiscal proclamaba la incapacidad de las autoridades para obligar a los arrieros a prestar un servicio con una remuneración que ellos consideraban insuficiente.

El medio que encontraba más adecuado para tratar este delicado punto era el de que el virrey dispusiese la celebración de la junta con asistencia, primero, de los diputados del comercio de España y de los ministros reales, de manera que éstos, antes de llamar a los mayordomos o dueños de recuas, tratasen acerca de si sería conveniente fijar el precio de los fletes entre Jalapa y el interior del reino, y no entre Veracruz y Jalapa, con el objeto, se entiende, de permitir libertad en la contratación de este servicio. En la estipulación de los fletes debía tomarse en cuenta la situación del año que corría, la de los pastos y la abundancia o escasez que hubiese de maíz, por ser éstos los factores que más influían y afectaban el oficio. Una vez puestos de acuerdo sobre esta primera cuestión, llamarían a la parte de los arrieros "y a cualquiera otra que deba asistir", con quienes resolverían el punto litigioso, dando cuenta al virrey de lo resuelto; pero sin ejecutarlo antes de recibir la aprobación o improbación de éste.<sup>7</sup>

### *Libertad de contratación*

No tenemos noticias de que estas medidas reguladoras fueran aplicadas. Por el contrario, hay pruebas de que a los arrieros se les dejó en la más absoluta libertad para contratar en todas direcciones. Y más aún, esa libertad fue ardientemente defendida por los más altos funcionarios sin mirar las particulares conveniencias de la Real Hacienda, que algunas veces se vio comprometida en estos conflictos.

<sup>7</sup> Dictamen del fiscal Areche. Septiembre 2, 1776. *Marina*,

Como ejemplos de esta actitud del Estado, podemos presentar varios casos. Uno de ellos se relaciona con la libertad concedida en 1782, para la exportación de harina. En esa oportunidad, por medio de dos bandos, el virrey ordenó que se expidiesen guías en todas partes del reino sin ocasionar molestias a los conductores, a los mercaderes o a los agricultores, y sin llevarles exacción alguna, permitiéndose también la conducción a Veracruz en mulas propias o alquiladas, en burros o en carros, según a cada uno acomodase. Pero lo más importante de estas disposiciones fue que se prohibió el embargo en beneficio del rey, de las recuas, atajos o bagajes, ordenándose expresamente a los ministros de la Real Hacienda solicitarlos como cualesquiera otros particulares en los casos en que tuviesen necesidad de transportar efectos del real servicio, como sucedía a menudo.

Quiere, pues, decir que la Corona renunció a todos los privilegios y ventajas de que pudiera gozar sobre el comercio en cuanto al servicio de arriería, colocándose sobre un pie de perfecta igualdad. Es importante destacar, dada la índole de la disposición, que se trataba de una orden emanada de la autoridad colonial y no de la metropolitana, de manera que pertenece a la calidad de ley verdaderamente indiana, de la que no puede decirse, como vulgarmente ocurre con otras normas, que fueron concebidas con muy sanas intenciones, pero mal aplicadas o desconocidas por los funcionarios americanos.<sup>8</sup>

V. 32, s/f. A. G. N., Méx.

<sup>8</sup> Rafael Altamira establece la diferencia que existe entre la legislación regia o metropolitana, y la legislación colonial o indiana propiamente dicha, llamando la atención sobre la gran abundancia de esta última originada por la facultad de dar leyes de que disponían los virreyes, audiencias, gobernadores, descubri-

Esta orden fue ejecutada y recibió la confirmación del rey en 1783. Más tarde, el conde de Gálvez la ratificó con una mayor severidad, en 1785, cuando por bandos que se publicaron en toda la extensión del virreinato, hizo saber que su gobierno estaba al cuidado "para hacer obedecer y escarmentar con el castigo la más leve transgresión de tan importantes providencias", y a petición del fiscal de la Real Hacienda, don Ramón de Posada, mandó que se reiteraran de nuevo "prohibiendo, como prohíbo, el perjudicial abuso de los embargos de mulas bajo la pena que impongo de mil pesos y privación de oficio a los gobernadores, corregidores, alcaldes mayores y demás jueces que los hicieren por sí y para sus comercios o los permitieren o disimularen a otros".<sup>9</sup>

Como fácilmente puede apreciarse, este decreto estaba dirigido a corregir el abuso cometido por algunas autoridades menores del interior del país que, haciendo mal empleo de sus facultades, efectuaban el embargo de los carros y de las bestias de carga para su propio servicio. Cuál fue el desarrollo que alcanzó este abuso y sus consecuencias para el comercio de Nueva España es cosa que no sabemos. Pero de lo que sí estamos seguros es de que las autoridades superiores se mostraron inflexibles y no cedieron un paso, a pesar de que algunos funcionarios objetaron la orden y otros solicitaron licencias especiales para usar el derecho de embargo en beneficio del rey.

A esta última clase de solicitudes pertenece la del

dores, cabildos, comunidades y universidades, arzobispos, obispos y cabildos eclesiásticos, y algunos funcionarios del Estado. Véase su obra *Autonomía y descentralización legislativa en el régimen colonial español*. Coimbra, 1945.

<sup>9</sup> Decreto del virrey conde de Gálvez, de septiembre 27, 1785. *Marina*, V. 74, s/f. A. G. N., Méx.

comisario de San Blas, quien se dirigió, en 1787, al virrey en demanda de tal facultad extraordinaria en vista de las dificultades que encontraba para el transporte de las vituallas, municiones y aparejos del servicio real. El dictamen del fiscal, el ya nombrado Ramón de Posada, fue terminante y cerró todas las salidas para las infracciones y la tolerancia.

Como se trata de un documento tan rico en principios sobre gobierno económico, no podemos sustituirlo por el producto de nuestra propia interpretación y preferimos que sea el lector quien se enfrente al texto original para que reciba su impresión directa. Dijo Posada que “la arriería es un oficio que fomenta directamente el tráfico y comercio, y por esto exige libertad y protección; como más necesario, es todavía más digno que otros, de privilegios y exenciones”.

“Las cosas reciben alteración inevitable con las mudanzas y transcurso de los tiempos; para no equivocarse conviene mirarlas por todos lados y no solamente por el de las propias conveniencias. El rey no quiere privilegios ni ahorros con ruina de sus amados vasallos; y de estas economías han provenido en estos años últimos muchos gastos, y dificultades no esperadas, para hacer los transportes de los efectos reales y del público. ¿Quién se ha de dedicar al utilísimo y esencialísimo oficio de la arriería si después de comprar su recua a un precio exorbitante prevé que le ha de ver embargada, ocupada y pagada al arbitrio y tasación ajena? ¿Y qué mulas, o qué atajos embargarán los ministros del rey si esta ocupación se ha abandonado por la opresión y no ofrece más que pérdidas y descalabros? Los ministros reales y el comisario de San Blas tienen bastante representación y el nece-



sario influjo para hacerse preferir, cuando convenga, sin usar de violencias ni abusar del nombre regio. Seguramente no les faltarán bagajes ni atajos, si los hay, si los pagan como los particulares y los procuran con tiempo, anticipación, urbanidad y buen modo, como es de su cargo y es declarada voluntad del rey.”<sup>10</sup>

En este informe, el fiscal dejó sentados varios principios que son fundamentales y que no podemos dejarlos pasar sin llamar la atención sobre ellos. El primero que salta a la vista es el de la función esencial que desempeñan los transportes en la economía de una nación; por ello, obligación del Estado ha de ser la de procurar su fomento mediante la libertad de contratación y por la protección sobre la base de privilegios y exenciones. Otro principio es el de que el precio de los fletes, igual que el de las mercaderías, se rige por los costos. Esto queda aclarado por otro pasaje de ese mismo informe en el que se lee que las mulas tenían en aquel momento (1787) un valor dos o tres veces mayor que en 1767, y por lo tanto “sería iniquidad obligar a los arrieros y forzarlos a que alquilen por los mismos portes”.

Otro principio, no menos importante, es el de que las economías que pretenda hacer el Estado a costa de estos servicios se vuelven en contra suya, y a la postre esa institución tendrá que afrontar mayores gastos y dificultades, que se extenderán a todo el comercio. Y, finalmente, que el Estado debía entrar en la demanda de los medios de transporte en libre competencia con los particulares sin usar de privilegios ni violencias, pues consideraba éste el único procedimiento seguro para obtener

<sup>10</sup> Dictamen del fiscal de la Real Hacienda, don Ramón de Posada, México, junio 2 de 1787. *Marina*, V. 74, s/f. A. G. N., Méx.

en el instante oportuno los medios necesarios de transporte; de lo contrario, se arruinaría el oficio.

Sobre estos principios básicos se desarrolló la arriería, por lo menos durante el último cuarto del siglo XVIII, y acaso pudiéramos decir que desde la segunda mitad, pues aunque no se encuentran enunciados con la precisión con que más tarde habría de hacerlo Posada, en el terreno de los hechos prevaleció la libertad de contratación que fue defendida por las autoridades mucho antes de las disposiciones citadas; sin embargo, la intervención del Estado en forma de requisiciones y de tasaciones para el servicio real no cesó sino a partir de los bandos de 1782.

### *Tentativas de monopolio*

Contra la libertad de contratación atentaron en varias oportunidades los aspirantes al asiento o monopolio de la arriería. El negocio era seductor y nunca faltaron pretendientes que con halagadoras promesas a la Corona trataron de obtener privilegios exclusivos. En el período de diez años llegaron a la secretaría del virrey cuatro proposiciones diferentes.

Tres veces durante el gobierno del marqués de las Amarillas fueron presentadas solicitudes para el asiento de carros de Veracruz, en los años de 1756, 1757 y 1758. La última fue hecha por José Rodríguez y Barca, y las dos primeras por Domingo de Arana y Manuel Valera, de quienes se pensó que no eran otra cosa sino simples instrumentos de Rodríguez y Barca, al que se tenía por el más influyente propietario de carros. Los proponentes ofrecían como premio a la Corona a cambio del privi-

legio, la conducción gratuita de todos los efectos del servicio real.

El gobernador de Veracruz y los oficiales reales, que fueron consultados, opinaron en contra del asiento en las tres oportunidades, alegando que no podía perjudicarse a los vecinos de Veracruz ni a los comerciantes del reino, sujetándolos a conducir sus efectos en los carros del pretendiente. La razón principal en que se apoyaron para su repulsa era la de que había en la ciudad unos 40 carros que proporcionaban el sustento a un gran número de vecinos pobres, algunos de ellos mujeres viudas que no tenían otro medio de vida. Por consiguiente, no estaba bien que un solo individuo quisiera gozar lo que era patrimonio de muchos, ni obligar al vecindario a servirse del asentista sin la libertad de que hasta ese momento gozaban, de cargar en los carros que quisieran y por el precio que mutuamente convinieran, “pues aunque la pretensión con la capa de hacer los carretos que tocasen al rey sin estipendio alguno, con título de hacer servicio a Su Majestad, demás de que este ahorro un año con otro sería muy corto, nos hicimos cargo [el gobernador y los oficiales] de que habría la idea en el postor de sacar insensiblemente o con arte de los particulares, la utilidad que perdía en el acarreo de los efectos del rey, porque no se nos hacía creíble que por el fin verdadero de evitar gastos a la Real Hacienda, como decían los postores, habían de sacrificarse”.

En 1765, el mismo Rodríguez y Barca reiteró su proposición. En esta ocasión, el contador de las Cajas Reales de Veracruz, que en las tres oportunidades anteriores ya había informado en su carácter de oficial real, declaró que existían en servicio 60 carros, o sea 20 más de los

que había en 1758. De este aumento, resultó que los portazgos bajaron por mutuo ajuste entre carreteros y comerciantes, pues por la carretada que antes se pagaban 6 reales en tiempo de flotas y 3 en el llamado "tiempo muerto" (el que mediaba entre la llegada de dos flotas), se cobraba ahora solamente 4 y 2 reales respectivamente, gozando del mismo beneficio el rey "que en todo tiempo paga a 2 reales la carretada en lugar de 3 que antes pagaba".<sup>11</sup>

Tales fueron los accidentes por los que pasó el oficio de la arriería, que, como ya vimos, alcanzó un gran desarrollo en la última década del siglo a consecuencia de la intensificación del tráfico marítimo, una vez extendido a Nueva España el sistema de "comercio libre" del que pasaremos a ocuparnos inmediatamente.

<sup>11</sup> Informe del contador Francisco de Alarcón y Ocaña. Veracruz, 26 de octubre de 1765. *Marina*, V. 22, exp. 2. A. G. N., Méx.

## VI. EL RÉGIMEN DE COMERCIO LIBRE

DE TODAS las reformas que el movimiento ilustrado español introdujo en el sistema económico que reglaba las relaciones de la metrópoli con sus dominios, sin duda alguna la más importante fue la del *comercio libre*. Pero antes de iniciar la exposición del largo proceso de esta reforma, es necesario precisar qué se entendía por “libertad de comercio” dentro del cuadro de ideas del siglo XVIII español y en relación con la política económica tradicional.

Primeramente, conviene aclarar que no debe tomarse en el sentido que modernamente se le atribuiría, pues esa libertad era en extremo relativa y estaba llena de limitaciones que hoy parecerían opuestas a su naturaleza. No se comprende el uso del término “comercio libre” si no se tienen presentes las condiciones rígidas y cerradas del sistema colonial, que no permitía el tráfico entre unas provincias y otras sino mediante un régimen de restricciones y licencias;<sup>1</sup> que, salvo casos especiales, reservaba el disfrute del comercio americano a los mercaderes de Sevilla y Cádiz, manteniendo alejados de él a los comerciantes de las demás regiones de España, tal como si se tratara de extranjeros, en tanto que a éstos, naturalmente, se les negaba el acceso a los mercados de Indias. Pero esta prohibición no fue tan absoluta como se supone, pues, como se vio en el Capítulo III de esta obra, el tráfico de negros dejó muchas puertas

<sup>1</sup> Véase del autor *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII*, El Colegio de México, 1950.

abiertas y las licencias para el comercio ocasional con algunas colonias o potencias extranjeras fueron muy frecuentes. Es preciso advertir que no era ésta una política creada por los gobernadores de España para el uso exclusivo de su monarquía, sino una política universalmente difundida y aplicada con no menor severidad por otras naciones.<sup>2</sup>

De acuerdo con los sucesivos decretos que comienzan con la Real Cédula de 1765 y en el mismo orden de su evolución, el establecimiento del comercio libre debe entenderse de la siguiente manera:

*Primero.* Libertad a las provincias americanas para ejercer el comercio recíproco. Sin embargo, esta libertad no fue al comienzo ni completa ni general, pues algunas vastas e importantes regiones quedaron excluidas de su goce hasta fines del siglo; además, no toda clase de frutos y géneros de comercio podían entrar en el llamado "régimen de comercio libre". *Segundo.* Franquicia a todos los puertos habilitados de España para el comercio de Indias, levan-

<sup>2</sup> "Las colonias españolas no eran casi otra cosa que dominios de la Corona, y esta idea de un supremo derecho de propiedad que la Corona conservaba siempre sobre ellas, explica todas las restricciones comerciales que les fueron impuestas... La política colonial de otros Estados era gobernada por los mismos principios, y no era diferente porque fuera aplicada con algunas variaciones, como lo fue por Inglaterra y Holanda... Estas variaciones no concernían sino a las personas; la colonia en sí no era menos reputada como propiedad plena y entera de la metrópoli, fuese esta una monarquía absoluta o constitucional o una república... el yugo del monopolio comercial no pesaba menos sobre las colonias; sus relaciones exteriores, en todas, estaban reglamentando con el mismo rigor, el conjunto de su economía subordinado al interés y a las necesidades de la madre patria. Esta, según fuera su potencia, trataba por todos los medios, aun los más violentos, de mantenerlas en su dependencia y no les hacía concesiones sino con una extrema dificultad." M. Scherer, *Histoire du commerce de toutes les nations*, París, 1857. V. 2eme, p. 61.

tándose así el monopolio de Sevilla y Cádiz. *Tercero*. Libertad a los españoles americanos para navegar desde los puertos de las Indias Occidentales a los puertos habilitados de la Península.

Estas concesiones fueron acompañadas de facilidades para la obtención de licencias para navegar, guías, registros, etc.; facilidades estas que contribuyeron mucho a incrementar el tráfico, pues las formalidades, requisitos y largas esperas a que anteriormente estaban sujetos los embarques, formaban uno de los obstáculos más difíciles de vencer que encontraban a su paso los mercaderes y armadores.

La navegación y el régimen de aduanas fueron dos de las cuestiones que primero atrajeron la atención de los políticos que auxiliaron en las funciones de gobierno al príncipe de la nueva dinastía borbónica. Existía el convencimiento, sobre todo en el exterior, de que ambos sistemas se encontraban colocados sobre una base falsa, que, al hundirse, arrastraban consigo a la nación.

Felipe V trató, pues, de modificar el régimen aduanero y, en 1720, mandó formar un nuevo arancel con el objeto de eliminar varias gabelas y contribuciones extraordinarias que se consideraban muy gravosas para los comercios de España y América; y en efecto, se moderaron algunos derechos y se desterraron “los abusos que, encareciendo los géneros y frutos, daban motivo natural y casi preciso a que el tráfico huyese de donde se le molestaba y se pasase a otras naciones buscando mejor trato y acogida” —según palabras de Colmeiro.<sup>3</sup> Sin embargo, este decreto no fue todo lo fecundo que la citada frase podría hacer pensar,

<sup>3</sup> Colmeiro, *Historia de la economía política en España*, Madrid, 1863. T. 2º, p. 414. Copiamos esta frase del conocido economista español para destacar la importancia que se le ha atribuido

ni tuvo el alcance que prometía, acaso en razón de que la parte dispositiva de él estaba muy lejos de corresponder a lo que se anunciaba en la exposición. En realidad, no introdujo reformas sustanciales y algunas de sus innovaciones fueron poco afortunadas.

Por medio de este decreto, mejor conocido con el nombre de *Proyecto de 1720*, se trató de crear un instrumento moderno que regulase el comercio entre la metrópoli y sus dominios americanos. Las reformas que introdujo pueden sintetizarse así: para un determinado número de efectos, fue elaborado un arancel que eliminó el antiguo sistema que hacía recaer el impuesto sobre el valor de la mercancía; en lo sucesivo, el impuesto se tasaría según el peso; otro grupo continuó pagando derechos *ad valorem*; y al grupo de artículos más numerosos (y fue ésta la principal novedad del decreto), se aplicó el sistema según el cual el impuesto se calculaba no por el peso ni por el valor, sino por el volumen, midiéndose éste por palmos: es el llamado *derecho de palmeo* que, más tarde, bajo el mismo gobierno de Felipe V, habría de ser duramente condenado por Campillo. Por otra parte, se regularon los fletes, lo que sin duda constituyó providencia muy conveniente. De acuerdo con este decreto, el oro que se llevase en moneda o en barras pagaría al entrar en Cádiz el 2 por ciento; la plata, el 5 por ciento; la grana fina, 44 reales la arroba; el tabaco

al Decreto de 1720; pero advertimos que de ninguna manera la hacemos nuestra ya que, por otra parte, no se comprende bien su significado por cuanto, dentro de un régimen de comercio como el que dominó en toda Europa hasta fines del siglo xviii, el tráfico no podía mudarse libremente por efecto de la política fiscal, y menos aún podía hacerlo el comercio español. Esto sólo podría ocurrir dentro de un régimen de libre cambio universal, que era en lo que parecía estar pensando el autor citado.



en polvo, 10 reales el quintal, y en rama, 6. Los demás géneros pagarían a su entrada en Cádiz el 5 por ciento.<sup>4</sup>

Para que se vea en qué consistía el *derecho de palmeo* y por qué era pernicioso, cedamos la palabra a Campillo, quien escribió cuando aún estaba en vigencia dicho impuesto: "El método de cobrar los derechos por la medida del fardo, sin abrirlos ni valuarlos, contribuyó también a la ruina del comercio de España; pues con esto se excluyen los géneros de mucho volumen y poco valor, mientras se paga lo mismo por un palmo que vale dos pesos que por el que vale veinte; donde resulta que habiendo en América veinte pobres que necesitan de géneros bastos y ordinarios, por un rico que los quiere finos, no se surte sino a éste... y así esta providencia sólo es útil al extranjero, que es quien fabrica lo fino, y al español se le excluye en gran parte de su consumo, que pudiera ser el más rico del mundo."<sup>5</sup>

Las buenas intenciones del monarca, explicadas en la exposición del *Proyecto de 1720*, de reducir los impuestos, fueron muy pronto abandonadas en aras de las necesidades del Tesoro. En abril de 1727, se ordenó al virrey que formara una junta de ministros para discutir sobre los medios de aumentar todas las rentas de Nueva España, eliminar gastos superfluos y reducir algunos sueldos.<sup>6</sup> Esta junta elaboró un extenso informe en el que propuso varios aumentos de consideración sobre muchos de los géneros incluidos en el arancel; pero el Consejo de Indias, más prudente

<sup>4</sup> Fonseca y Urrutia, *Historia general de Real Hacienda*, México, 1845-46. T. 4º, pp. 564-88.

<sup>5</sup> José del Campillo y Cosío, *Nuevo sistema de gobierno económico para América*. Madrid, 1789, p. 19.

<sup>6</sup> Real Cédula de abril 25, 1727. *Reales Cédulas*, v. 47, f. 64. A. G. N., Méx.

que las autoridades indianas, los rechazó, admitiendo solamente aquellos que recaían sobre los derechos de salida del añil, de la grana y la vainilla.<sup>7</sup>

Pero diez años más tarde un nuevo impuesto vino a gravar el comercio. En 1737, comunicó el rey que había designado al infante don Felipe, almirante general de España y de todas las fuerzas marítimas de la Corona, agregándole el título de “protector de los comercios”. Para el sostenimiento de este cargo, se creó un nuevo impuesto sobre una larga lista de los efectos más comunes en el tráfico entre Nueva España y la metrópoli. Este impuesto no se estipuló en una cantidad determinada ni en un tanto por ciento, sino que se impuso conforme a un arancel especialmente elaborado para este objeto. No escaparon al *derecho de almirantazgo*, nombre que se le dio, ni aun aquellos artículos tenidos por indispensables en las colonias. Así, la botijuela de aceite pagó 3 maravedíes; la pipa de vino de 27 arrobas y media, 48 maravedíes; el quintal de jabón, 7, y la arroba de cera, 17.

Cada 1 000 pesos que fuesen de América a España de cuenta del comercio, en plata u oro o en frutos, en las flotas, galeones o en cualquier clase de nave, pagarían 10 reales de plata. Por cada licencia que concediese al almirante a los navíos mercantes, se le pagaría a razón de un peso por tonelada. De las presas que se hicieran en el mar, tanto en aguas de América como en las de Europa, se aplicaría una octava parte al almirante. Además, el comercio de España y el de Indias debían contribuir por vía de regalía, con las siguientes cantidades: el de México, con 5 000 pesos anuales; el de Filipinas, con 2 000 por el navío anual para

<sup>7</sup> Fonseca y Urrutia, *Ibid.*, p. 588.

Acapulco; el de Lima, con otros 5 000 pesos, y el de Canarias, con 15 000 reales de vellón. El arancel presentaba en algunos casos cierta tendencia proteccionista; por ejemplo, cada cajón de libros de impresión española pagaba 78 maravedíes, en tanto que los de impresión extranjera contribuían con 136 maravedíes.<sup>8</sup>

### *Prolegómenos del comercio libre*

Ya antes del Decreto básico de 1765 el gobierno español había pronunciado su decisión de romper con la política tradicional, en una Real Cédula de 1752 por la que concedió autorización a los virreyes, presidentes de Audiencias y gobernadores independientes para que estudiaran las condiciones en las cuales se ejercía el comercio entre las provincias americanas, con el objeto de que, siguiendo su propio criterio y conforme a lo que creyeran más beneficioso al comercio mismo y a los intereses reales, elaborasen un reglamento sin sujetarse a las costumbres, las cuales quedarían derogadas en "todo cuanto se oponga a lo que ahora juzguen conveniente al beneficio público y bien de mis vasallos según pida el estado presente del comercio que se ejecuta entre las provincias de Indias".<sup>9</sup> Fue esta la primera declaración oficial en que se anunció un cambio dirigido a franquear las puertas al comercio, y un franco rompimiento con las normas del derecho consuetudinario, de tan poderosa influencia en la política administrativa his-

<sup>8</sup> Real Cédula de julio 24, 1737, transcrita por Fonseca y Urrutia, *Ibid.*, pp. 516-526.

<sup>9</sup> Real Cédula de septiembre 16, 1752. *Reales Cédulas*, V: 72, f. 300. A. G. N., Méx.

pánica; pero el anuncio no pasó de ahí y todo quedó sobre el mismo pie.

### *Iniciación del régimen de comercio libre*

La trascendental reforma del comercio libre comenzó a ser efectiva por la Real Cédula de 16 de octubre de 1765, dirigida al fomento del comercio de las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita, a las que se eximió del permiso real que anteriormente era indispensable para la navegación recíproca entre sus puertos; y asimismo de los derechos de palmeo, toneladas, Seminario de San Telmo, extranjería, visitas y reconocimiento de carenas, habilitaciones, licencias, y de otros gastos. En los géneros que antiguamente pagaban palmeo, sería sustituido éste por la contribución de un 6 por ciento, si fuesen nacionales, y si extranjeros, un 7 por ciento. Los géneros no sujetos a palmeo pagarían los mismos derechos prescritos en el citado proyecto de 1720. Era condición indispensable que los productos amparados por esta franquicia se consumieran en el mismo puerto para donde se sacó registro, y los maestros de las naves españolas no podrían navegar libremente entre una isla y otra. Los naturales de esas islas quedaban facultados para conducir sus frutos a España en iguales condiciones que los españoles, pagando a su salida, por concepto de alcabala, el 6 por ciento. Este mismo impuesto lo pagarían en el comercio recíproco de isla a isla, tanto a la salida como a la entrada; de modo que las mercaderías pagaban en total el 12 por ciento.<sup>10</sup> En 1770, el

<sup>10</sup> Real Cédula de octubre 16, 1765. *Reales Cédulas*, V. 87, f. 220. A.G.N. Méx.

anterior decreto fue extendido a Yucatán y Campeche.<sup>11</sup>

Nueva España estuvo privada del goce de tan importante reforma hasta el año de 1789, aunque sólo parcialmente, pues por una Real Cédula de 1774 fue levantada la antigua prohibición que existía para el comercio entre este virreinato y Guatemala, por una parte, con los de Nueva Granada y Perú. En adelante, el tráfico podría hacerse en naves construidas en España o en las Indias y tripuladas por naturales de una y otra parte. Los virreyes, gobernadores y otros ministros debían permitir y auxiliar la construcción de naves, en cuyo fomento estaba muy interesada la Corona. Los registros de salida o de retorno los extenderían los gobernadores y ministros de los mismos puertos, inmediatamente que se presentaran las embarcaciones habilitadas, "sin causarles detención ni demora alguna, bajo la pena de resarcir los daños y perjuicios que irrogaran a sus dueños, capitanes y maestros, y de ser suspendidos o privados de sus empleos, según las circunstancias".<sup>12</sup>

Según la misma cédula, del Perú, Tierra Firme y Santa Fe podría conducirse a Nueva España y Guatemala oro, plata y moneda, estaño y cualesquiera otros metales en pasta y todos los géneros y frutos, prohibiéndose conducir a Nueva España, Nueva Granada y Tierra Firme, los vinos, aguardiente, vinagre, aceite de olivas, aceitunas, pasas y almendras del Perú y Chile, y prohibidos rigurosamente en todas partes los plantíos de olivares y viñas. De Nueva España quedaba prohibido extraer seda, telas de oro y plata y los bordados hechos con hilos de estos metales, los géneros y efectos de Castilla y las ropas de China del

<sup>11</sup> Real Cédula de julio 12, 1770. *Reales Cédulas*, V. 97, f. 34. A.G.N. Méx.

<sup>12</sup> Real Cédula de enero 17, 1774. *Reales Cédulas*, V. 104, f. 13. A.G.N. Méx.

galeón de las Filipinas. En cuanto a la plata acuñada, sólo se permitiría extraer de México el residuo de la venta del cacao de Guayaquil y de otros efectos de igual o menor consideración, cuando los géneros embarcados no alcanzaran a cubrir su importe.<sup>13</sup> Más tarde, en atención a las reclamaciones de la provincia de Caracas, que se decía perjudicada por esta medida, el comercio con México del cacao de Guayaquil fue limitado a una cuota máxima de 10 000 fanegas anuales.

En el mismo año de 1774, la Corona dio otro paso muy importante, al modificar el Decreto de 1765 haciéndolo mucho más liberal de lo que era en su origen, ordenando que a las embarcaciones que salieran de los puertos de España no se las obligara a descargar precisamente en los mismos puertos para donde sacaron el registro, pudiendo variar el destino de su carga en las islas de Barlovento en Yucatán o en Campeche. Gozarían además de entera libertad de derechos a su entrada en Cádiz y en otros puertos habilitados el palo de Campeche y, en general, las maderas de tinte o de construcción procedentes de cualquier lugar de las Indias, siempre que fuesen transportadas en navíos españoles; y asimismo la pimienta de Tabasco o malagüeta, el pescado salado, la cera, el carey, el achiote y el café. Esta exención de derechos la disfrutarían también a la salida cuando se extrajesen con destino a algún país extranjero, con el fin evidente de fomentar la exportación de estos productos.

Establecía el citado decreto que los cueros bovinos al pelo que se llevasen de Barlovento, Yucatán, Campeche y Luisiana, pagarían por todo derecho de entrada en España 6 maravedís por libra, según se arregló en 26 de junio y

<sup>13</sup> *Ibidem.*

21 de agosto de 1769 para los de Buenos Aires. A pesar de lo que propusieron los directores generales de rentas, se mandó que continuase la libertad de derechos de entrada concedida para el azúcar de La Habana que llevasen a España las naves nacionales, extendiéndose esta franquicia al azúcar producida en las otras provincias americanas; y no sólo eso, sino que se declaró libre de todo derecho la extracción tanto para los dominios españoles como para el extranjero.<sup>14</sup> De manera que, en lo sucesivo, se podría exportar azúcar de La Habana o de cualquier otro centro productor con destino a todos los países del mundo, sin restricción alguna.

Por una cédula de 1778, fue extendido el comercio libre a la provincia de Buenos Aires,<sup>15</sup> y en ese mismo año entró en vigencia el conocido *Arancel de 12 de octubre*, en cuyas 262 páginas impresas está comprendida una larga lista de artículos españoles, americanos y extranjeros, indicándose con mucho detalle los derechos que debían pagar y su avalúo.<sup>16</sup>

### *El comercio libre en Nueva España*

Como ya hemos visto, Nueva España quedó excluida del Decreto de 1765 y de los que le siguieron, franqueándosele solamente el comercio con el Perú y Nueva Granada. Acaso por tratarse del dominio más importante del imperio es-

<sup>14</sup> Real Cédula de abril 23, 1774. *Reales Cédulas*, V. 105, f. 95. A.G.N. Méx.

<sup>15</sup> Real Cédula de febrero 2, 1778. *Reales Cédulas*, V. 113, f. 85. A.G.N. Méx.

<sup>16</sup> Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España e Indias, de 12 de octubre de 1778. *Reales Cédulas*, V. 115, ff. 191-333. A.G.N. Méx.

pañol, el gobierno metropolitano procedió con suma cautela y quiso primero estar seguro de que el nuevo sistema no perturbaría sus relaciones con México, que eran fundamentales para toda la economía española.

En 1779, o sea diez años antes de conceder a Nueva España el comercio libre, el monarca ordenó por Real Cédula un ensayo que serviría para resolver la cuestión. Decía la cédula que deseando el rey que todas las provincias de sus dominios disfrutasen de los ventajosos efectos de la protección dispensada al comercio nacional, se había servido conceder *por ese solo año* once navíos de registro para Veracruz, de los cuales 6 saldrían de Cádiz con azogue y los 5 restantes de Málaga, Alicante, Barcelona, Santander y La Coruña, debiendo todos ser admitidos y tratados con perfecta igualdad, sin que ninguno de los maestros o cargadores de los seis citados puertos españoles pudiera lícitamente solicitar ni obtener preferencia alguna, de manera que por esa sola ocasión los privilegios de Cádiz en el comercio de Nueva España se considerarían fenecidos. Las mercaderías se despacharían en las aduanas de los respectivos "puertos con total conformidad al Reglamento y Aranceles de 12 de octubre" (de 1778). Por lo tanto, los efectos que condujesen esos once navíos gozarían de las rebajas, exenciones y demás gracias concedidas a las naves del comercio libre. Para evitar controversias y para que los ministros de la Real Hacienda tuviesen un método fijo e invariable por el cual guiarse, mandó el rey que el puerto de Veracruz se reputase como los de Montevideo y de Buenos Aires, así para la cuota de derechos como para el aumento de los precios a que habían de regularse los géneros europeos en los diversos dominios de América.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Real Orden de marzo 22, 1779. *Reales Cédulas*, V. 116, f.



Como complemento a la anterior disposición, el monarca autorizó otra medida económica que tiene una especial significación, pues no aparece en ninguno de los decretos de comercio libre y se aplicó a Nueva España por vía de excepción: se trata de la supresión de impuestos municipales, materia que no había sido tocada anteriormente y es tal vez una de las contadas ocasiones en que en la legislación metropolitana interfiere la administración fiscal del municipio.

Se lee en este documento que “de poco serviría rebajar los derechos reales para favorecer el comercio si por otra parte quedase gravado con arbitrios y gabelas a veces más pesadas que los mismos derechos. Para aliviar el rey de esta carga a sus vasallos europeos y americanos, y dejar al tráfico toda la franqueza de que es susceptible, se ha dignado Su Majestad mandar que los excesivos arbitrios municipales que contribuyan los caldos (aguardiente, vinagre, etc.), españoles en ese reino, queden por ahora reducidos a que, únicamente, el vino y el aguardiente paguen un peso por cada barril quintaleño a la entrada en Veracruz y otro a la de esa capital, no debiéndose exigir cosa alguna por este título en las demás ciudades y pueblos de Nueva España adonde se llevaren, pues quedan enteramente abolidos los varios arbitrios que en ellos se cobraban”.<sup>18</sup>

De manera que una vez satisfecho el derecho de almojarifazgo correspondiente a la salida de los puertos de la Península y a la entrada en los de América, más el expresado impuesto municipal, estos “caldos” podrían comerciarse libremente en Nueva España, sin estar sujetos a más exac-

---

255. A.G.N. Méx.

<sup>18</sup> *Ibidem.*

ciones que la de la alcabala “que por regla general se adeuda en todas las ventas y reventas que se hacen en los dominios de esta Corona”. En este impuesto municipal de un peso a la entrada en Veracruz más otro en México por cada barril de vino o de aguardiente de un quintal, estarían comprendidos “todos los arbitrios de sisa y demás establecidos, incluso el de avería que pertenece al Consulado, debiéndose hacer la distribución entre ellos sueldo a libra o a prorrato”. En esta forma se impedía que los beneficios acordados por la política nacional, quedasen sin efecto por una política municipal demasiado exigente y contraria al libre tráfico.

Pero este fue sólo un ensayo. En 1782, se dieron nuevos pasos que aproximaron mucho más a Nueva España al nuevo sistema. Por una Real Cédula de ese año, se dispuso que todos los vasallos de Su Majestad en este reino podían comerciar en trigo y harina y extraer estos frutos adonde les conviniese con toda libertad y franquicia de los derechos de extracción, y sin necesidad de tener que acudir por licencia al superior gobierno del virreinato, como era requisito indispensable, pues Su Majestad concedía esta licencia “franca y absoluta a cuantos quieran emplearse en este comercio, debiendo únicamente sujetarse a las formalidades de registro de Veracruz”. Se dieron además instrucciones a los alcaldes y a otros jueces territoriales para que estimularan a los labradores, les auxiliasen en todo cuanto fuera necesario, sin dar lugar a quejas y sin hacer nada que pudiera oponerse a las leyes que estaban dadas para el fomento de las siembras y de las cosechas; se recomendaba también que no entorpecieran el transporte de los frutos y “que en todos los parajes proporcionados se compela a los indios a hacer de su cuenta sementeras de

trigo".<sup>19</sup> Estos son, pudiéramos decir, los pródromos del comercio libre en Nueva España.

Porque poco después, en 1787, se le ordenó al Consulado de México que informara sobre el estado del comercio, abundancia o escasez de frutos y derechos que pagaban las mercaderías; acerca de los medios que considerara más a propósito para extender el uso de las manufacturas nacionales; sobre la situación de la agricultura, y, en fin, sobre todo aquello que creyese oportuno informar en beneficio del comercio y fomento de las fábricas y de la producción agrícola, con el objeto de dar las reglas necesarias para la extensión del comercio libre a este virreinato. Se pidió al Consulado que formara estados particulares de cada uno de estos asuntos y que sugiriese los medios de hacer menos gravosos los derechos y más sencilla su recaudación. En este documento, los gobernantes metropolitanos se muestran seguros del sistema y expresan su convicción de que ninguno otro había más apropiado para el bien común; echando una mirada al pasado encuentran que el método de las flotas, limitando los consumos y elevando por consiguiente los precios, proporcionaba ganancias exorbitantes a una sola clase en perjuicio de las demás.<sup>20</sup>

En el año de 1789, sólo había dos regiones en América privadas del comercio libre: eran Nueva España y Caracas; y ambas quedaron finalmente incluidas en el nuevo plan por el Decreto de 28 de febrero de dicho año, que dio autorización para ejercer el tráfico con estos dominios bajo las mismas normas que regían el comercio entre España y

<sup>19</sup> Real Cédula de marzo 30, 1782. *Reales Cédulas*, V. 112, f. 156. A.G.N. Méx.

<sup>20</sup> Carta del ministro Valdés al prior del Consulado de México. Octubre 30 de 1787. *Reales Cédulas*, V. 138, f. 220. A.G.N. Méx.

las otras provincias americanas, y entre los diferentes puertos de Indias. Esta cédula además autorizó para cargar en los puertos de la Península géneros extranjeros de lícita introducción hasta por una tercera parte del valor del cargamento y, como un estímulo a la producción nacional, concedió una rebaja del 10 por ciento en beneficio de las embarcaciones que completaran su cargo con sólo productos españoles.

A manera de preámbulo, se hizo en dicha cédula un rápido balance de los resultados obtenidos por la aplicación del comercio libre, reconociéndose que con él experimentaron considerable aumento las fábricas; que particularmente la marina recibió un vigoroso impulso, pues los frutos y efectos de las colonias dieron una actividad extraordinaria a la navegación, moderando los fletes, seguros, premios y comisiones; a todo esto se agregaba una mayor equidad en los precios, en favor de los consumidores y del comercio en general.<sup>21</sup> En julio del mismo año fue ampliada esta resolución, permitiéndose cargar no ya una tercera parte de géneros, sino hasta la mitad de todo el cargamento.<sup>22</sup>

### *El comercio libre y las relaciones entre México y Venezuela*

Las anteriores disposiciones, sin embargo, no alteraron las relaciones que existían en el tráfico entre Nueva España y Venezuela, por las cuales los comerciantes de Caracas ejer-

<sup>21</sup> Real Cédula de febrero 28, 1789. *Reales Cédulas*, V. 142, f. 136. A.G.N. México.

<sup>22</sup> Real Cédula de julio 10, 1789. *Reales Cédulas*, V. 168, f. 189. A.G.N. Méx.

cían un verdadero monopolio sobre el comercio del cacao.

Por una antigua costumbre, cuyos orígenes se remontan a principios del siglo xvii, y cuyo reconocimiento por las autoridades metropolitanas no se hizo esperar, los mercaderes de Caracas tomaron a su cargo el tráfico con ese virreinato, conduciendo en sus propias naves el cacao de aquella provincia. Jamás toleraron que nadie interviniera en este comercio, y ni siquiera una empresa tan poderosa e influyente como lo era la Compañía Guipuzcoana, pudo arrebátárselo a pesar de haberlo intentado varias veces. Este privilegio no parece haber tenido origen en ninguna Real Cédula, pues no se encuentra en los archivos venezolanos ni en los mexicanos, y tampoco en los de España donde un investigador tan aplicado y acucioso como el norteamericano Hussey no pudo hallarla, pese a sus esfuerzos.

Pero ya dentro de las nuevas normas, generalizadas como habían sido a todos los dominios españoles, este privilegio era incongruente y anacrónico y fue cancelado por una Real Cédula de 1792, que facultó a los barcos nacionales que zarparan de España con destino a Veracruz para que pudieran, a su regreso, hacer escala en los puertos de Venezuela llevando harina y otras producciones de Nueva España para venderlas en aquella provincia y emplear su producto en cacao, añil, etc. No se pagaría a la entrada en La Guaira más derechos que los determinados para el comercio interior o de puerto a puerto. El dinero que los registros de España sacasen por Veracruz para invertirlo en la compra de productos venezolanos estaría libre de derechos, y asimismo el que se extrajese como producto de la venta de dicho cacao.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Real Cédula de septiembre 23, 1792. *Reales Cédulas*, V. 153, f. 43. A.G.N. México

Esta real orden fue confirmada por otra del año siguiente, en la que se le participó al virrey que el monarca se había “servido declarar libre el comercio de Caracas con Nueva España, que hasta ahora ha sido exclusivo de los vecinos y comerciantes de aquella provincia”, y en consecuencia se ratificó la libertad en que estaban las naves españolas de hacer escala en La Guaira a su regreso a la Península desde Veracruz.<sup>24</sup>

### *Reglamentación especial y nuevas franquicias*

Pero este sistema de comercio libre, ya tan extendido y firme en el vasto imperio, de ninguna manera se aplicó a Nueva España de manera absoluta, ya que el puerto de Veracruz quedó sujeto a ciertas reglas especiales. El *Reglamento de Comercio Libre* de 1778 permitía que las naves del comercio de España variasen su destino en América cuando les conviniese, a causa de tormentas, por falta de despacho o por cualquier otro motivo justificado. Esta facultad no se extendió a Veracruz, de manera que a este puerto sólo podían llegar naves españolas que hubiesen sacado registro expresamente con ese destino, y, además, estaba prohibido desembarcar en Veracruz efectos europeos que no hubieran sido traídos directamente de la Península. El cumplimiento de estas órdenes no fue, sin embargo, muy riguroso, pues el virrey, por vía de excepción o de tolerancia, permitió estos arribos; pero el Consejo insistió en que se guardasen.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Real Orden de julio 9, 1793. *Reales Cédulas*, V. 155, f. 274. A.G.N. Méx.

<sup>25</sup> Real Orden de marzo 12, 1791. *Marina*, V. 124, s/f. A.G.N. Méx.

Las ventajas logradas por Nueva España fueron ampliadas considerablemente por un Decreto de 1796, por el cual se ordenó una rebaja general de los derechos en el comercio con las islas de la América septentrional y por el sur con Guatemala, Santa Fe y el virreinato del Perú. Esta medida se adoptó en atención a lo que propuso el conde de Revillagigedo, de que los derechos del comercio de frutos, productos y manufacturas, ya fuese de almojarifazgo, alcabala u otro, se rebajasen a la cuarta parte de lo que anualmente importaban, y que, en beneficio de la agricultura de las islas y de la circulación interior de su numerario, fuera declarado libre de derechos el dinero que se extrajese por Veracruz con destino a aquellas islas, siempre que se tratase del producto de la venta de sus frutos.<sup>26</sup>

Poco después, el comercio con las islas Filipinas fue objeto de una valiosa merced. A solicitud del gobernador de esta provincia, el rey convino en que los frutos y toda clase de producciones que se embarcasen en el galeón anual estuviesen libres de derechos, no sólo a su salida de las Filipinas, sino también a su entrada en Acapulco.<sup>27</sup>

### *Libre comercio entre España y América*

Los últimos obstáculos que entorpecían aún el comercio libre, vestigios del antiguo sistema, habían ido desapareciendo paulatinamente.

Hasta entonces las reformas aplicadas habían dejado casi intacto el monopolio de los españoles peninsulares sobre

<sup>26</sup> Real Orden de abril 10, 1796. *Reales Cédulas*, V. 163, f. 350. A.G.N. Méx.

<sup>27</sup> Real Orden de octubre 8, 1796. *Marina*, V. 2, s/f. A.G.N. Méx.

el tráfico entre España y sus dominios americanos. Y decimos que *casi intacto*, porque ya le había sido arrancada una pequeña parte, pues la cédula básica de 1765 autorizó a los naturales de Cuba e islas de Barlovento para conducir sus propios frutos a España en iguales condiciones que los españoles. Sin embargo, tan valiosa concesión no fue extendida a los otros territorios que más tarde entraron a disfrutar del nuevo sistema. Pero, en 1796, el tambaleante privilegio del comercio peninsular se vino a tierra; y ocurrió de la siguiente manera: ante el considerable aumento obtenido por el comercio de América, especialmente de sus retornos a España, y en vista de la necesidad de extender el comercio y la navegación, considerada la escasez de buques (según declara la Real Orden correspondiente) dispuso el monarca que los españoles americanos en lo sucesivo podrían hacer expediciones a los puertos habilitados de la metrópoli en embarcaciones propias con carga de frutos y producciones americanas y retorno de géneros y efectos europeos, todo conforme al Arancel de 1778.<sup>28</sup>

Lamentablemente, esta equitativa disposición que colocaba en pie de igualdad a los comerciantes coloniales y metropolitanos eliminando así un vejatorio trato de favor en beneficio de los peninsulares, ha debido quedar sin efecto o bien frustrada grandemente, pues el 5 de octubre de ese mismo año, o sea un mes después, declaraba España guerra contra Inglaterra entregándose a la sinuosa política internacional del valido Godoy, que la condujo alternativamente al partido napoleónico y al bando inglés, pero siempre rectamente a su propia destrucción y desintegración del imperio.

<sup>28</sup> Real Orden de agosto 23, 1796. *Reales Cédulas*, V. 164, f. 499. A.G.N. Méx.



La guerra llevó a España, como bien se sabe, a una situación de extremas dificultades políticas y económicas. Su comercio con América quedó interrumpido de tal modo que el Consulado de Cádiz sugirió al monarca que autorizara el tráfico en naves extranjeras de naciones neutrales, desde puertos españoles, ya que, a partir del momento en que se iniciaron las hostilidades con Inglaterra, el tráfico marítimo quedó cortado casi totalmente y que, si no se acudía a este medio, el comercio americano desaparecería.

Las consecuencias de la cesación de ese comercio habrían sido de un tremendo alcance para España y la Corona se vio obligada, muy a su pesar, a admitir las naves y el comercio de extranjeros, dando permiso para hacer el tráfico con América no solamente desde los puertos nacionales, como lo solicitó el Consulado, sino directamente desde los mismos puertos extranjeros, debiendo la mercadería pagar en los puertos americanos los derechos que hubiera contribuido en el caso de haberse introducido primeramente en España para luego extraerla a América. Así, pues, tan importante reforma no introdujo, sin embargo, ninguna alteración en cuanto al régimen fiscal, pues el gravamen sobre los artículos extranjeros seguía siendo igual.<sup>29</sup>

Establecía este decreto que era condición indispensable que se comprobase que los géneros transportados desde los puertos de las naciones neutrales eran de propiedad española, es decir, que, aunque la nave fuese de propietarios extranjeros, los efectos que condujeran hubieran dejado de serlo ya antes de zarpar. Con esto, lo único que se trataba

<sup>29</sup> Real Cédula de noviembre 18, 1797. *Reales Cédulas*, V. 168, f. 185. A.G.N. México.

de defender era el beneficio o premio que correspondía al comercio español (metropolitano o colonial), por su simple condición de intermediario, pues de otra manera habría cesado totalmente en su función y desaparecido. Pero si las expediciones podían partir de puertos extranjeros, era condición indispensable que al retorno tocasen en puertos peninsulares.

Refiriéndose a los efectos y motivos de la Real Orden de 18 de noviembre de 1797, que permitió este tráfico, dijo el asesor general del virreinato que ella tuvo por objetos principales los de conservar el comercio entre la metrópoli y sus colonias, abastecer a éstas y evitar la detención de los frutos americanos y los irreparables perjuicios que de otra suerte se habrían experimentado en la agricultura, la industria y el Estado. Del arribo a América de barcos neutrales procedentes de puertos españoles o extranjeros, resultaba el provecho de poder "girar sus capitales los interesados" y remediarse la necesidad de géneros europeos; y del retorno a España, resultaban "iguales ventajas a los *capitalistas*; y a los americanos, la remesa de sus frutos, el fomento de su agricultura y conservar en España el comercio de semejantes frutos, ya consumiéndolos, ya vendiéndolos a los extranjeros". De no haberse tomado esta medida, dijo el asesor que el giro directo con España habría resultado casi imposible, "*hubieran los capitalistas españoles comido sus capitales y la necesidad extremada de efectos lícitos en América hubiera dado un campo inmenso al contrabando inglés desde Jamaica a este reino*".<sup>30</sup>

La guerra con Inglaterra obligó al gobierno español a

<sup>30</sup> Informe del asesor general comisionado sobre el arribo del navío norteamericano *El Pez Volador*. México, julio 30, 1799. *Marina*, V. 130, s/f. A.G.N. Méx.

mayores liberalidades, y en 1798, como medida de emergencia y para fomentar las expediciones que se hicieran desde los puertos nacionales o extranjeros en buques de bandera neutral, convino en reducir a la mitad todos los derechos de salida de España y de entrada en América, con el propósito de dar alguna ventaja a aquellas expediciones que se arriesgaran a hacer sus viajes desde los propios puertos de la Península.<sup>31</sup>

Apoyándose en los términos de la Cédula de 1797, Antonio Fastet, del comercio de San Sebastián, obtuvo licencia del rey para hacer a Veracruz y La Guaira una o más expediciones desde Bayona u otro puerto de Francia, con pabellón francés y tripulación de la misma nacionalidad, autorizándosele para comprar en Bayona los buques que necesitase para su comercio, a nombre de algún francés, respecto a estar prohibida ahí la venta de naves a los extranjeros.<sup>32</sup>

### *Comercio con los Estados Unidos*

Quienes mayor provecho sacaron de la grave situación española y de sus liberalidades forzosas fueron los navegantes y mercaderes de los Estados Unidos. La naciente república del norte dio en esa oportunidad una prueba de su actividad y de sus recursos, apoderándose en poco tiempo de casi todo el comercio extranjero en los dominios de España, penetrando también en el comercio de estos dominios con su metrópoli. Puede medirse la importancia de este tráfico

<sup>31</sup> Real Orden de enero 18, 1798. *Reales Cédulas*, V. 169, f. 53. A.G.N. Méx.

<sup>32</sup> Real Orden de junio 14, 1798. *Reales Cédulas*, V. 170, f. 30. A.G.N. Méx.

por los registros de naves extranjeras de que hay constancia en el Archivo General de la Nación, en México. En julio de 1799, el virrey ordenó a los ministros de la Real Hacienda de Veracruz que hicieran un informe de todos los buques de bandera neutral que hasta ese momento hubieran entrado. De ese informe resultó que durante el primer semestre de 1799 arribaron a aquel puerto 30 naves extranjeras, de las cuales 25 eran norteamericanas, 2 francesas, 1 dinamarquesa y 2 alemanas.<sup>33</sup>

Durante todo el tiempo de la guerra, los navíos norteamericanos mantuvieron este tráfico, navegando entre Veracruz y Baltimore, Salem, Charleston, Filadelfia, Boston y Nueva York, y ocasionalmente a España y a las Canarias. Para evadir la vigilancia y el bloqueo de los barcos de guerra ingleses, estas naves viajaban con dos registros, uno falso en que aparecían las mercaderías como de propiedad norteamericana, el cual presentaban en el caso de ser detenidas en alta mar; y el otro verdadero, aunque a menudo resultaba ser precisamente el falso, en el que constaba que tales mercaderías eran de propiedad española.

Los comerciantes de México establecieron relaciones comerciales muy sólidas con sus colegas de los Estados Unidos. Para comprar la mercadería en los mercados estadounidenses era preciso que trasladasen fondos muy importantes en metálico o en frutos, y las principales casas mexicanas nombraron agentes o representantes en aquellas ciudades del norte; a la vez, los comerciantes norteamericanos tenían en Veracruz sus propios representantes.

<sup>33</sup> La orden del virrey y los informes de los ministros de la Real Hacienda se encuentran en el ramo de *Marina*, V. 89, s/f. A.G.N. Méx.

Existió la sospecha de que muchos de los comerciantes de Nueva España que aparecían como propietarios de los efectos conducidos por las naves norteamericanas no eran en realidad sino simples consignatarios, cuya intervención se reducía a vender las mercaderías recibidas, comprar con el producto de esta venta los frutos del país que pudieran interesar a sus representados y cobrar por todas estas gestiones una comisión proporcionada. Esta sospecha dio lugar a que, en cada caso, se exigiese a los capitanes de los navíos y a los mercaderes de Nueva España comprobantes satisfactorios; si no podían presentarlos, las naves eran rechazadas aunque con urbanidad, permitiéndoseles a veces vender la cantidad de efectos necesaria para sacar los gastos y presentándoseles toda clase de auxilios que les hiciesen falta, incluso dinero. Como fácilmente se pensará, estas formalidades dieron motivo a numerosos litigios que forman gruesos expedientes.

No fueron solamente los particulares los que utilizaron los servicios de las naves y de los mercaderes norteamericanos. La Corona también los empleó, especialmente para el traslado de fondos por el sistema de giros, con la particularidad de que una poderosa casa de Boston ofreció extenderlos sobre sus fondos situados en Londres. Los comerciantes españoles y mexicanos también utilizaron este conducto norteamericano para la movilización de sus caudales, funcionando de esta manera un sistema de letras de cambio que parece haber alcanzado algún desarrollo. La comisión que las casas norteamericanas cobraban por este servicio era muy elevada; en algunas ocasiones llegaron a pedir hasta el 30 por ciento.

Esta actividad de los navíos norteamericanos y este

comercio intenso con los Estados Unidos contrasta con el estado lánguido y decadente del comercio con España. En uno de los documentos de la época se lee: "Hasta ahora está el giro mercantil en el mismo estado de impotencia que lo ha estado hasta aquí desde que empezó la guerra; salen de España algunos barcos pequeños o místicos y otros semejantes para este reino, y según las voces públicas la mayor parte de ellos no llegan a Veracruz porque como son barcos indefensos, los aprehenden fácilmente los enemigos o en la Canal Vieja que conduce al Seno Mexicano o en este mismo".<sup>34</sup>

#### *Puertos mayores y menores*

Para los efectos del comercio libre, los puertos fueron divididos en mayores y menores. Esta calidad no establecía categoría; y era por esto frecuente que puertos calificados de *mayores* solicitasen su traslado a la calidad de *menores*, pues éstos, según el Reglamento de 1778 y conforme a la Real Cédula de 28 de febrero de 1789 que amplió las libertades y franquicias que les estaban acordadas, se encontraban exceptuados de los derechos de limpia y de farol que se exigía a las embarcaciones procedentes de los puertos mayores, e igualmente lo estaban, a su regreso, del pago de la media annata; y finalmente, todos los frutos, efectos y dinero que se extrajesen de Nueva España con destino a los puertos menores, como producto de la venta de los frutos que se hubieran introducido

<sup>34</sup> Del expediente sobre el arribo de la corbeta norteamericana *Valiente*. Septiembre 17, 1799. *Marina*, V. 81, s/f. A.G.N. Méx.

precedentes de esos mismos puertos, estaban libres de toda contribución.<sup>35</sup>

La libertad de impuestos concedida al comercio de los puertos menores con cualquiera de los puertos españoles habilitados incluía también el derecho de alcabala de primera venta. Como puede verse, los puertos menores gozaban de una ventaja apreciable sobre los mayores. Pero estas leyes a menudo no se observaban muy puntualmente y fue preciso que se las recordase y se exigiese su cumplimiento.<sup>36</sup> Este desarrollo no era extraño, pues en Veracruz y en el mismo año de 1793, las embarcaciones del comercio libre, tanto de España como del interior del virreinato, pagaban, además del derecho de almojarifazgo y de alcabala, otros derechos y gratificaciones que estaban derogados; el capitán de aquel puerto consultó sobre si debía continuar recibiendo los emolumentos señalados antiguamente, contestándosele, como era de esperarse, que se atuviese a lo dispuesto en el Reglamento.<sup>37</sup>

Durante los años de guerra con Inglaterra ocurrió con frecuencia que los navíos que salían de España sacaban registro para alguno de los puertos menores de América; pero con la intención de dirigirse directamente a Veracruz. Lo ejecutaban así para ahorrarse por lo menos el pago de derechos en el caso de que fuesen apresados. Al llegar a Veracruz pagaban los derechos correspondientes al registro para un puerto mayor, sin que los ministros de la Real Hacienda objetasen esta mudanza.<sup>38</sup>

<sup>35</sup> Real Orden de agosto 13, 1795. *Reales Cédulas*, V. 161, f. 301. A.G.N. Méx.

<sup>36</sup> Real Orden de abril 23, 1793. *Reales Cédulas*, V. 154, f. 525. A.G.N. Méx.

<sup>37</sup> Real Orden de julio 25, 1798. *Reales Cédulas*, V. 170, f. 232. A.G.N. Méx.

<sup>38</sup> Informe del fiscal de la Real Hacienda, de marzo 27, 1798. *Marina*, V. 128, s/f. A.G.N. Méx

## *Oposición al comercio libre*

La extensión del comercio libre a Nueva España no fue saludada con entusiasmo por el comercio de este virreinato. Contra lo que pudiera creerse, encontró una oposición muy fuerte por parte de los mercaderes locales.

En su informe de 1793, el virrey conde de Revillagigedo declaró que, a excepción de dos individuos, halló que todos los comerciantes de México eran personas decididas por el estanco y las restricciones, tanto en la importación de efectos como en la extracción de caudales.<sup>39</sup> El Consulado de México se hizo eco de semejante inclinación y apoyó con su dictamen la representación de 105 comerciantes de México, en la que éstos pidieron que se aumentase la alcabala en Veracruz al 6 por ciento y se rebajase la de la capital a sólo el 3 por ciento; que el comercio con la metrópoli se hiciera por expediciones arregladas en sus cargamentos y salidas, debiendo ser anuales las de géneros nacionales y trienales las de efectos extranjeros; esto es, solicitaban la vuelta al derogado sistema de las flotas, pero en condiciones aún más perjudiciales al común; y por último, que no se permitiese la extracción de plata sino por una determinada cantidad anual. La respuesta fue una dura reprimenda en nombre del monarca para el Consulado, por haber recomendado el citado memorial, contrario a la libertad "sin la cual no puede prosperar" el comercio.<sup>40</sup>

Revillagigedo refutó con no disimulada violencia la

<sup>39</sup> Informe del conde de Revillagigedo sobre el estado del comercio de Nueva España, de 31 de agosto de 1793. *Correspondencia de virreyes* (Reservada), V. 26, f. 42. A.G.N. Méx.

<sup>40</sup> Real Orden de diciembre 14, 1794. *Reales Cédulas*, V. 159, f. 212. A.G.N. Méx.



pretensión de los comerciantes de México. Declaró que, lejos de existir decadencia, se había producido un aumento muy visible en el comercio y en la felicidad de estos reinos, comparados los trece años de comercio libre con los últimos de flotas. Decía que no podía llamarse decadente el comercio porque uno u otro individuo en particular hubiese padecido quebrantos por su ignorancia, por malversación o por desgracia en negociaciones de minas, “y no podrá señalarse —concluía— una sola quiebra acaecida en estos últimos tiempos la cual no haya tenido su origen en alguna de aquellas tres causas”.

### *Consecuencias del comercio libre en Nueva España*

Analizando los resultados obtenidos en Nueva España con el establecimiento del comercio libre, reconoció Revillagigedo como el principal de todos el de haberse formado una nueva clase de comerciantes con mayores conocimientos comerciales que se conformaba con ciertas ganancias moderadas. Esta nueva clase desplazó a la antigua que se caracterizaba por su inclinación a hacer ganancias excesivas con muy poco riesgo y sin poner en juego habilidad especulativa alguna. Esa antigua clase, al ver el nuevo pie sobre el que se colocaba el comercio y perdidas las ventajas particulares que hallaba en el sistema de las flotas, prefirió retirar sus capitales para dedicarlos a la agricultura o imponerlos a rédito.

Otra de las consecuencias de la aplicación del régimen de comercio libre fue el desplazamiento del centro de las actividades mercantiles de México a Veracruz. “Los comerciantes del reino —decía— han ido despren-

diéndose de la sujeción que antes tenían del comercio de México. Todos venían a comprar en él; pero ahora desde los parajes más remotos se bajan a Veracruz a hacer sus empleos, evitando con esto el recargo de precio que les imponía el comerciante de México y la alcabala que habían ya adeudado los géneros a su introducción en esta capital, con lo cual la mayor parte de los géneros pagan de menos el 6 por ciento que importaba aquel adeudo.”

Por otra parte, habiendo disminuido muy considerablemente con el comercio libre los fletes, seguros y comisiones y los perjuicios de demoras en la llegada de los géneros y retornos de los caudales, y siendo mucho mayor la concurrencia de vendedores, disminuyen en proporción los precios.

Los mercaderes de México miraban como un principio dañino a su comercio las facilidades que el nuevo sistema daba para la introducción de grandes cantidades de géneros de toda índole, y ponderaban, como modelo de moderación y de arreglo, el antiguo sistema de las flotas por cuyo retorno ellos abogaban. Revillagigedo respondió a esta pretensión diciendo que, si bien era cierto que había abundancia de aprovisionamientos, la franquicia otorgada al comercio hacía fácil enmendar oportunamente cualquier falta, pues en la primera ocasión se podía pedir nueva remesa, si es que había escasez; o suspensión de los envíos, si era el caso de abundancia excesiva, lo cual era imposible de ejecutar en tiempo de las flotas en donde hubo también desproporción en los aprovisionamientos, y de tal magnitud que no se podía señalar semejante en el de comercio libre.

Era notorio que se estaba introduciendo en Nueva España una cantidad de géneros y de efectos mayor de la

que traían las flotas. Las introducciones por el solo puerto de Veracruz ascendieron en 1791 a cerca de 14 millones y medio de pesos, y las de 1792 sobrepasaron también los catorce millones; pero este aumento no podía reputarse como excesivo, sino que obedecía a razones muy sólidas y halagadoras, como eran el aumento del poder adquisitivo y del número de consumidores, a causa, principalmente, de la formación en el virreinato de un nuevo ejército y por el aumento del número de empleados en todos los ramos de la administración “en tal cantidad que pudiera formarse con ellos otro ejército”. En cuanto a la agricultura y a la cría, ambas se habían desarrollado también considerablemente. Este desarrollo lo comprobaba el virrey fundándose en los diezmos recaudados. En la década comprendida entre 1769 y 1779, ascendió el diezmo en el obispado de México a 4 139 000 pesos, y en la siguiente subió a 7 082 000, de manera que según esto, en diez años la producción agrícola casi había doblado.

La renta de alcabala era también otra prueba de los progresos realizados, pues el aumento de las ventas demostraba que el comercio se hallaba en un período de mayor actividad.

En lo tocante a la extracción de caudales, en lo que veían los comerciantes de México un principio de decadencia y el origen de la ruina infalible del reino, el virrey demostró que no era fundado el temor de que llegase a faltar el numerario, y que faltando su circulación desfalleciera el comercio, pues la acuñación en la Casa de la Moneda había subido y, descontadas las extracciones, quedaba una existencia considerable para atender las necesidades interiores.<sup>41</sup>

<sup>41</sup> Revillagigedo, informe citado, ff. 45-49.

NAVES EXTRANJERAS LLEGADAS A VERACRUZ

<i>Fecha</i>	<i>Nacionalidad</i>	<i>Nombre</i>	<i>Capitán</i>	<i>Procedencia</i>
1798				
Jun. 9	Americana	<i>La Halesson</i>	Plini Hamilton	Baltimore
11	Dinamarquesa	<i>La Fidela</i>	Jorge White	Santo Tomás
Oct. 11	„	<i>Providencia</i>	H. Hinsch	Hamburgo
Nov. 1	Americana	<i>La Triden</i>	Tinoco Ropies	Salem
25	„	<i>El Sally</i>	Edmundo Upton	Salem
26	(2 fragatas americanas a las que no se permitió descargar)			
Dic. 13	Americana	<i>El Vigilante</i>	Tomás Boyle	Baltimore
18	„	<i>Plato</i>	Plini Hamilton	Baltimore
20	„	<i>Armoni</i>	Edm. Shotwell	Charleston
22	„	<i>La María</i>	José Weatherly	Baltimore
25	„	<i>Betsey</i>	Samuel Cameron	Charleston
30	„	<i>Nancy</i>	Pedro Fco. Mudey	Filadelfia
31	„	<i>Zenith</i>	Asa Shurtlyff	Filadelfia
1799				
Ene. 4	Americana	<i>La Joab</i>	Diego Wallar	Boston
19	„	<i>Juana</i>	Diego Zacarías	Charleston

<i>Fecha</i>	<i>Nacionalidad</i>	<i>Nombre</i>	<i>Capitán</i>	<i>Procedencia</i>
26	„	<i>El Expediente</i>	Juan Tille	Salem
31	„	<i>Ana</i>	Ricardo Lowe	Nueva York
31	„	<i>Sally</i>	Juan Thorudike	Salem
Feb. 2	„	<i>La Felicidad</i>	Juan Lorre	Baltimore
2	„	<i>Gallina</i>	Archivaldo Harshaw	Baltimore
Mar. 6	„	<i>El Ciudadano</i>	Ezequiel Hubbles	Baltimore
13	„	<i>Robem</i>	Pelagio Wezt	Baltimore
13	„	<i>El Océano</i>	Juan Kemp	Baltimore
19	„	<i>Sally</i>	Guillermo Neup-ton	Charleston
27	„	<i>Citizen</i>	Hanrique Stockert	Nueva York
31	„	<i>La Luisa</i>	Tomás Davis	Nueva York
Abr. 16	Dinamarquesa	<i>MA</i>	Jorge Steve	Santo Tomás
17	Americana	<i>El Telégrafo</i>	Joshua Chesebauahg	N. Orleans
21	„	<i>La Alerta</i>	William Dimond	Baltimore
23	„	<i>La Zenith</i>	Asa Shurtliff	Nueva York
May. 5	„	<i>El Nancy</i>	Felipe Arumberi	Baltimore
5	„	<i>Beauty</i>	Juan Haynes	Baltimore
13	„	<i>Rosa</i>	Santiago Nicolás	Nueva York
17	Española	<i>El Ligero</i>	Domingo Oñate	Bayona
20	Americana	<i>El Franklin</i>	Andrés Mauricio	Filadelfia
Jun. 1	Hamburguesa	<i>La Pomona</i>	Freerek Erurst	Hamburgo
11	„	<i>Amalia</i>	David Nicolás	Hamburgo

<i>Fecha</i>	<i>Nacionalidad</i>	<i>Nombre</i>	<i>Capitán</i>	<i>Procedencia</i>
Jul. 9	Americana	<i>Flainfis</i>	Andrés Robertson	Charleston
9	Francesa	<i>Sansfaçon</i>	Clemente Roux	Málaga
13	Americana	<i>Hasard</i>	Preserved Sison	Nueva York
17	„	<i>La América</i>	Carlos Guet	I. Canarias
25	„	<i>Vigilante</i>	Tomas Walt	Baltimore

1800

May. 16	Americana	<i>La Maria</i>	José Weatherly	Baltimore
19	„	<i>Alert</i>	William Dimond	Baltimore
20	„	<i>Vigilante</i>	Tomás Boyle	Baltimore
Jun. 10	Española	<i>El Ligero</i>	Domingo Oñate	Bayona
Jul. 8	Americana	<i>Rosa</i>	James Nicolás	Nueva York
17	„	<i>Armoni</i>	Edmundo Shotwell	Charleston
Agt. 7	„	<i>Betsey</i>	Samuel Cameron	Charleston
7	„	<i>La Lucia</i>	J. T. Meok	Salem
7	„	<i>Sally</i>	Juan Thorudike	Viverly
7	„	<i>El Juan</i>	Diego Atkent	Charleston
Sep. 19	„	<i>Felicidad</i>	Juan Lowe	Baltimore
19	„	<i>La Gallina</i>	Archivaldo Harshaw	Baltimore
Oct. 28	„	<i>Zenith</i>	Asa Shurtliff	Filadelfia
28	„	<i>Nancy</i>	Pedro Fco. Mudey	Filadelfia

<i>Fecha</i>	<i>Nacionalidad</i>	<i>Nombre</i>	<i>Capitán</i>	<i>Procedencia</i>
Nov. 11	"	<i>Franklin</i>	Andrés Morrid	Filadelfia
18	"	<i>Citizen</i>	Henrique Stockert	Nueva York
27	"	<i>Providencia</i>	Justo de la Puente	Jamaica
29	"	<i>Vigilante</i>	Tomás Boyle	Baltimore
Dic. 19	"	<i>Beauty</i>	Juan Haynes	Baltimore
23	"	<i>Vigilante</i>	Tomás Boyle	Baltimore

## ÍNDICE

<i>Prólogo</i>	5
I. Las ideas económicas	9
II. Compañías de comercios nacionales	28
III. Compañías de comercio extranjeras	52
IV. Feria de las flotas	74
V. La arriería y los caminos	107
VI. El régimen de comercio libre	124



La edición estuvo al cuidado  
de *Marco Antonio Pulido*

Portada de *Sergio Fernández Bravo*

EDICIONES OASIS, S. A.  
Oaxaca No. 28  
México 7, D. F.  
11-I-74  
Edición de 40 mil ejemplares

ECONÓMICAS DEL S. XVIII EN NUEVA ESPAÑA  
Económicas, comercio y régimen de comercio libre

Pocas etapas históricas han movido tanto la curiosidad de los tratadistas como el siglo XVIII. Sin embargo, el interés por la Ilustración se ha centrado en lo político, mientras su influencia en el campo de lo económico -tal vez más importante- es menos conocida. Por otra parte, es notorio el silencio en torno a la relación entre el pensamiento ilustrado y las reformas económicas ocurridas en América, que desembocaron en la emancipación del Continente. En este primer tomo de su obra, Eduardo Arcila Farías muestra cómo comenzaron a arraigar en Nueva España las ideas económicas de la Ilustración, sobre todo en el sistema comercial.



\$ 10.00

BIBLIOTECA "MTR. JESUS SILVA HERZOG"

HC-134/A8

